



HAL
open science

Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)

Denis Martouzet, Hélène Bailleul, Benoît Feildel, Georges-Henry Laffont,
Serge Thibault

► To cite this version:

Denis Martouzet, Hélène Bailleul, Benoît Feildel, Georges-Henry Laffont, Serge Thibault. Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s). [Rapport de recherche] CITERES; Université de Tours; CNRS; PUCA / DGALN - Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. 2012. halshs-01954151

HAL Id: halshs-01954151

<https://shs.hal.science/halshs-01954151>

Submitted on 13 Dec 2018

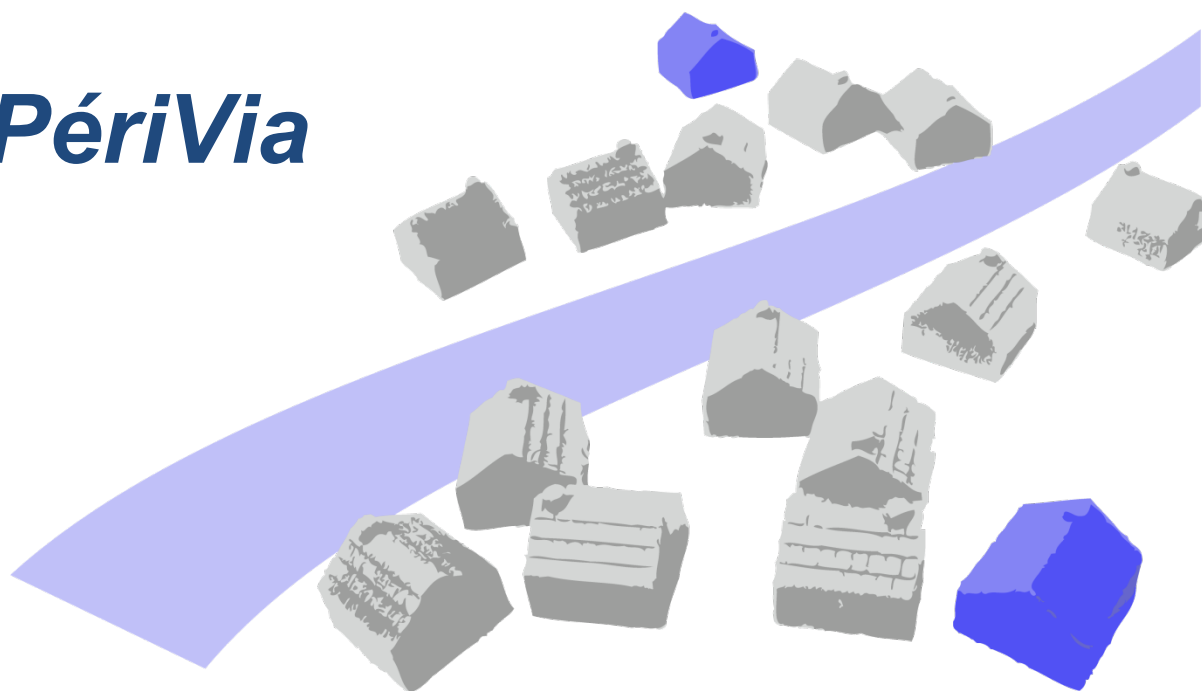
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable
Ménager les territoires de vie des périurbains

Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)

PériVia



Rapport de recherche

Mercredi 29 février 2012

D09.19(0902020)

Université de Tours François Rabelais

Responsable scientifique :

MARTOUZET Denis, professeur en aménagement-urbanisme, Département Aménagement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, chercheur à l'UMR 7324 CITERES, équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement - Paysage et Environnement (IPA-PE)



L'équipe PériVia

Responsable scientifique : Denis Martouzet (CITERES)

Rédaction du rapport : Hélène Bailleul (ESO), Benoît Feildel (CITERES), Georges-Henry Laffont (CITERES), Denis Martouzet (CITERES), Serge Thibault (CITERES)

Cartographie : Hélène Bailleul (ESO), Benoît Feildel (CITERES), Fanny Arthaud, Yvann Berthelot, Marine Ghoris, Anne-Laure Le Ny, Marie Mériaux, Christelle Mioland, Émilie Rondeau (Polytech Tours)

Enquêteurs : Hélène Bailleul (ESO), Benoît Feildel (CITERES), Denis Martouzet (CITERES), Serge Thibault (CITERES)

Chercheurs : Matthieu Adam (CITERES), Hélène Bailleul (ESO), Hervé Baptiste (CITERES), Laurent Cailly (CITERES), Roméo Carabelli (CITERES), Benoît Feildel (CITERES), Gérald Hess (IPTEH UNIL), Georges-Henry Laffont (CITERES), Sébastien Larribe (CITERES), Denis Martouzet (CITERES), Nicole Mathieu (LADYSS), Annabelle Morel-Brochet (LVMT), Joëlle Salomon-Cavin (IPTEH UNIL), Serge Thibault (CITERES), Laura Verdelli (CITERES)

Enquêtés : Sans oublier de remercier les trente-sept personnes qui se sont prêtées à cette enquête, qui ont acceptés d'être « tracées » pendant une voire deux semaines et qui par la suite ont encore trouvé la gentillesse de nous consacrer de leur temps, de partager avec nous leur histoire et leur géographie, pour comprendre le sens de leurs mobilités.

Sommaire

Introduction.....	5
I. Questions de méthodes.....	11
A. Rappel des objectifs	11
A1. Rappel des objectifs du programme PUCA	11
A2. Rappel des objectifs de notre réponse.....	12
A3. Rappel des deux enjeux de connaissance.....	16
B. De la méthode prévue à la démarche menée.....	22
B1. Individu, pratiques et territoires	22
B2. Choix et justifications des méthodes.....	26
C. Etats de l'art et spécificité du périurbain.....	32
C1. Notions.....	32
C2. Mise en système et fonctionnement	47
II. Du terrain aux individus	65
A. Le périurbain tourangeau.....	65
A1. De l'absence de définition théorique à la nécessité d'une délimitation pratique ...	66
A2. Le périurbain tourangeau, un espace qui accueille.....	81
A3. À quel(s) modèle(s) répond le périurbain tourangeau ?.....	111
B. Un échantillon à partir du terrain.....	117
B1. La constitution d'un « stock ».....	117
B2. Taille de l'échantillon final	121
B3. Durable/pas durable comme critère premier	121
B4. Diversité d'âges.....	122
B5. Diversité des situations familiales	124
B6. Diversité des situations professionnelles	125
B7. Diversité de localisation	126
III. Les Territoires de la mobilité.....	133
A. Du côté des professionnels	133
A1. Périurbain, mobilité et durabilité dans la conception en aménagement-urbanisme	133
A2. Les représentations du périurbain, de la mobilité et de la durabilité chez les professionnels de l'aménagement-urbanisme.....	142
A3. Les modalités d'action pour un périurbain durable en Touraine	159
B. Du côté des individus.....	162
B1. La mobilité révélée par les relevés GPS	164
B2. La mobilité révélatrice des modèles d'habiter	172
IV. Les justifications de la mobilité : la place de la durabilité	207
A. Les « rapports à ... »	208
A1. Le rapport à l'espace.....	209

A2. Le rapport au temps	216
A3. Le rapport à l'autre	226
A4. Le rapport à soi	240
B. Les sphères	247
B1. Analyse globale : qu'est-ce que nous apprend la grille d'analyse ?.....	250
B2. Analyse processus habiter/mobilité/transition périurbaine	257
B3. Situation périurbaine et durabilité.....	265
C. La place du durable dans les justifications	272
C1. Importance relative du durable	272
C2. Être respectueux/Être conforme. Des conceptions pratico-intuitives de la valeur de durabilité	275
C3. Compensation / conciliation : approche théorique	279
C4. Des figures	281
Conclusion.....	287
Bibliographie.....	295
Table des cartes.....	301
Tables des figures	301
Table des graphiques	302
Table des planches	303
Table des tableaux	303
Table des matières.....	305
Annexes	311

Introduction

Ce rapport vise à retranscrire la recherche intitulée « PériVia. Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter - La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s) » réalisée, pour le compte du Plan Urbanisme Construction Architecture, entre novembre 2009 et février 2012, dans le cadre de son programme « Mobilité et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains ». Ce rapport retranscrit ainsi les différentes phases de la démarche mise en œuvre au cours de ces 27 mois, ainsi que les résultats, partiels et provisoires comme « définitifs » auxquels cette recherche a abouti grâce au travail de 15 chercheurs, enseignants-chercheurs et doctorants, leurs réseaux respectifs, ainsi que 6 élèves-ingénieurs du Département Aménagement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours.

La question majeure à laquelle cette recherche apporte des éléments de réponses, sans pour autant que celles-ci puissent être considérées comme exhaustives ni même définitives tant le champ dans laquelle s'inscrit cette question est vaste, mouvant tant dans son contenu que dans ses contours, est la suivante : considérant le couple individu/territoire, en particulier lorsque le territoire pris en compte est le périurbain, quels peuvent être les éléments relatifs aux pratiques des habitants et usagers de ce territoire qui, en explicitant à la fois leur mobilité, leur habiter et les liens qui unissent celles-ci, permettent d'envisager la durabilité potentielle de ce territoire ? Cette question est multidimensionnelle et nécessite dans un premier temps d'être scindée en autant de questions que nécessaire auxquelles il est possible d'apporter des réponses avant d'envisager la démarche inverse, de synthèse.

Pour cela nous avons proposé un découpage de la démarche en tâches distinctes (Figure 1) présentées ci-après.

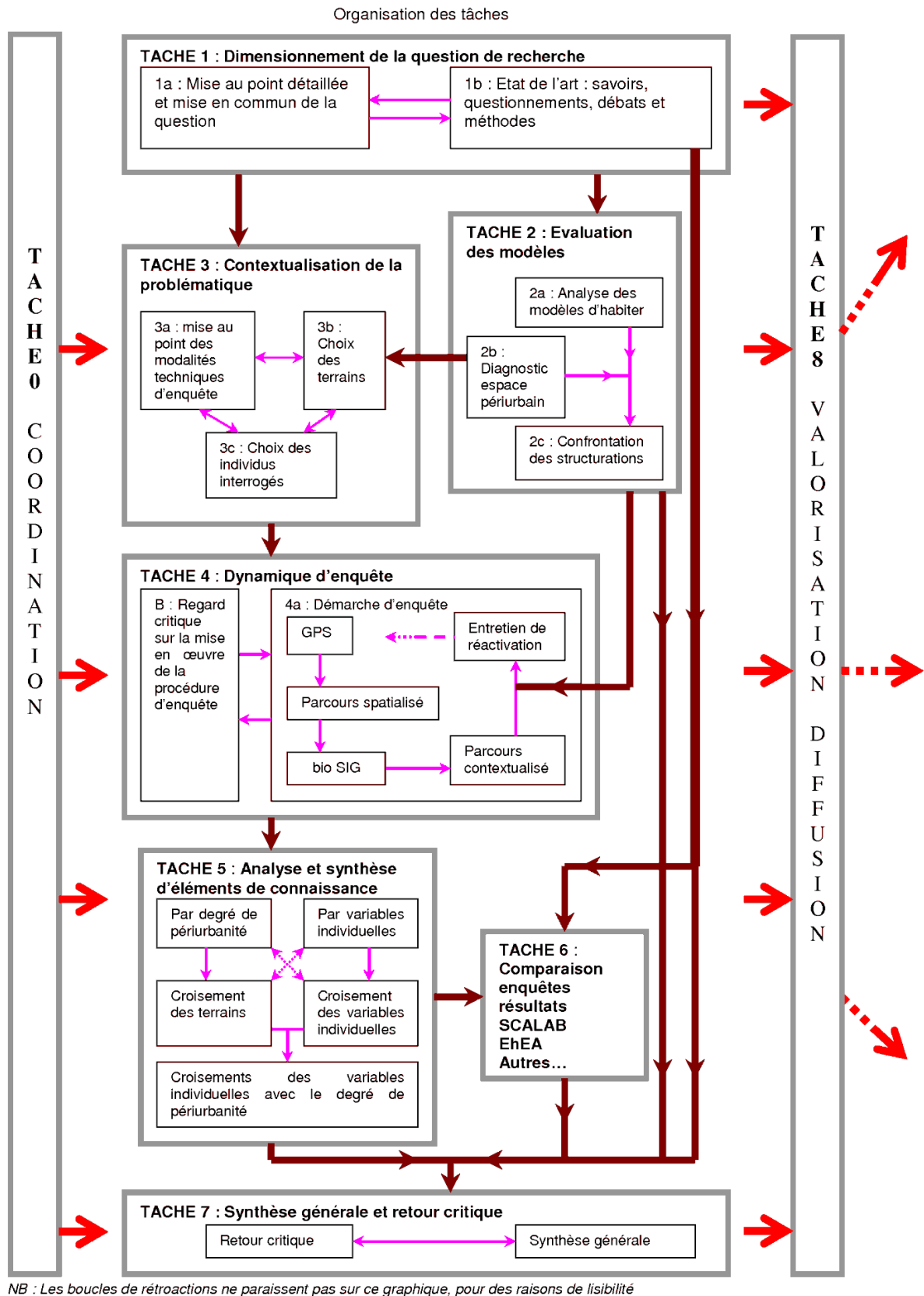


Figure 1. Organisation des tâches dans la recherche PériVia

Cette organisation temporelle, relayée par un diagramme de Gantt, a été, dans ses grandes lignes comme dans la plupart de ses détails, respectée. Cette organisation renvoie donc à de multiples questions qu'il ne s'agit pas de lister en totalité ici puisqu'elles sont abordées de front dans le corps du texte, mais d'en présenter quelques-unes, les plus centrales et qui donnent la direction prise par cette recherche, dans le cadre des objectifs fixés au départ et ainsi précisé par de constants allers et retours entre questionnement(s), état de l'art et démarche, en vue de résultats relevant de l'interaction entre le périurbain, la durabilité, la mobilité et l'habiter.

- Quelles sont les pratiques en œuvre dans le périurbain ? Il s'agit d'examiner non l'ensemble des pratiques, ce qui permettrait de donner le contenu précis de l'habiter périurbain, des habiter périurbains puisque, justement, apparaît la grande diversité de ces pratiques et des situations périurbaines amenant à ne pas pouvoir considérer sans risque de réduction outrée de la réalité, mais celles qui relèvent de la mobilité et/ou de la durabilité, dans le cadre du champ spatial regroupé sous l'expression lapidaire du périurbain, au singulier. L'observation de ces pratiques, via le logger-GPS, leur compréhension via l'analyse des tracés obtenus grâce au logger-GPS et par le moyen des entretiens qui ont suivi la phase quantitative, et l'analyse des matériaux recueillis ont permis une connaissance suffisamment détaillée de ces pratiques et de ce qui les justifie.
- En quoi le périurbain participe de l'explicitation de ces pratiques ? Suite à la précédente question et par les connaissances des éléments de justification apportés par les personnes enquêtées mises au regard de ce que présente le territoire, grâce au diagnostic que nous en avons fait, il s'est agi de mettre en avant les éléments que l'on peut rapidement qualifier de spatiaux (distances, réseaux, équipement, organisation structurelle et territoriale de ces réseaux et équipement...) qui entrent en ligne de compte dans les pratiques spatiales.
- Parallèlement, le protocole mis en œuvre couplant GPS et entretiens, permettant de confronter approche quantitative « objective » et approche analytique, qualitative et subjective par le biais d'une phase de réflexivité provoquée, permet de savoir quels sont les éléments entrant, eux aussi, en ligne de compte dans les pratiques spatiales et qui relèvent de l'individu : son héritage, sa trajectoire biographique personnelle, sa situation, ses valeurs, les normes sociales qu'il partage ou non, qu'il a ou non intériorisées, sa situation concrète (localisation du lieu de résidence, travail, configuration familiale, ressources...), ainsi que la représentation et la compréhension qu'il a des circonstances de sa vie et de sa situation actuelle.
- On voit à travers les deux précédentes questions l'imbrication de ce qui relève du territoire et de ce qui relève de l'individu qui rend quelque peu factice cette partition. Cependant, intervient aussi ce qui n'est ni spécifiquement individuel, ni spécifiquement territorial ou spatial : nous interrogeons aussi, dans la recherche, toujours, de l'explicitation des facteurs de la mobilité individuelle et des justifications qui en sont données, les normes qu'impose la société, avec plus ou moins de force et avec des impacts différenciés selon les individus, en particulier celle de la durabilité.

Structurant l'ensemble de la démarche de recherche, ces quatre questions drainent la réflexion, l'avancement vers les résultats, l'émergence d'autres questionnements aussi (notamment la question – qui reste en suspens – des moteurs du changement vers une durabilité accrue que nous abordons en guise de conclusion finale), comme elles ont structuré aussi nos échanges, d'un chercheur à l'autre, d'une discipline à l'autre.

Ce rapport opère en quatre parties distinctes (sans qu'il puisse être considéré que le nombre de parties corresponde en quoi que ce soit au nombre de questions posées précédemment) et articulées les unes aux autres.

La première partie vise à faire l'état de l'art de la question posée par cette recherche. Celui-ci est réalisé par la mise en évidence des points majeurs, nécessaires à la compréhension globale de la recherche en ce qui concerne les notions mobilisées (habiter, durabilité, mobilité et périurbain), en lien, lorsque nécessaire, avec d'autres notions, moins centrales, suivie de l'effort qui tend vers la compréhension globale du système qu'elles forment, aboutissant à l'idée que cette compréhension passe par la question de la fabrique du périurbain, tant par les acteurs ordinaires que sont les habitants et autres usagers, que par les acteurs institutionnels ayant en charge à la fois la compréhension du territoire et, selon des critères pas toujours explicites, sa gestion et son aménagement au sens large du terme, de l'équipement au ménagement. Cet état de l'art est préparé par deux éléments majeurs. Le premier est le rappel des objectifs du programme du PUCA qui avait amené notre équipe à formuler une réponse à l'appel à propositions de recherche de cette institution en vue de réaliser son programme, ainsi que les objectifs du projet de recherche proposé : PériVia. D'autre part, sont précisés les éléments de méthodes préalables à la construction du protocole de recherche, notamment les positionnements relatifs aux « manières » de considérer l'individu et le territoire, dans la continuité de travaux antérieurs effectués à l'UMR CITERES ou en partenariat avec elle, notamment SCALAB-Les échelles de l'habiter piloté par Jacques Lévy et Serge Thibault pour le compte du PUCA et EhEA-Espaces habitées, espaces anticipés (sous la responsabilité de S. Thibault) et notamment le module 1 portant sur les espaces habités dont une partie de l'équipe constitués pour PériVia était partie prenante, partie active de ces précédents travaux.

La deuxième partie suit deux objectifs. Le premier porte sur la connaissance du terrain d'étude, le périurbain tourangeau, et la compréhension de son fonctionnement, tant du point de vue des éléments spatiaux que des éléments d'ordre social. Est ainsi présenté ce périurbain, supposé représentatif d'autres périurbains de villes moyennes et grandes de la province française. Il en découle, au-delà de la possibilité d'organiser quelque peu ce périurbain, au-delà des spécificités locales, sous forme de couronnes successives mais aussi sous formes d'axes concourants, l'évidence (*a posteriori*) d'une très grande diversité. Le second objectif vise, du fait même de cette diversité, à construire l'échantillon de personnes qui nous permettra d'atteindre la compréhension des pratiques et les justifications apportées par ceux-là-mêmes qui les ont. A la diversité territoriale, nous avons cherché à répondre par la diversité dans l'échantillon. Cette partie précise donc ces éléments et leurs justifications théoriques et pratiques.

La troisième partie aborde, au-delà du diagnostic descriptif qui fait l'objet du premier point de la partie II, l'analyse de ce que peuvent nous en dire les acteurs, institutionnels comme ordinaires. Du point de vue des acteurs institutionnels, à partir de l'organisation d'un focus group, sont ressortis les grands traits de « ce qui se dit sur le périurbain » en général ou appliqué au cas tourangeau, la difficulté de gérer la complexité qui en anime le fonctionnement confirmant par-là l'inadéquation de l'utilisation du singulier pour qualifier la diversité de ces espaces périurbains, la difficulté d'organiser cette complexité, au vu des emboîtements d'échelles, spatiales et temporelles, au vu d'objectifs parfois contradictoires entre eux, au vu de l'irréductibilité des intérêts particuliers à l'intérêt général et réciproquement. Du côté des habitants et usagers du périurbain, par une approche essentiellement quantitative conduisant à formuler des éléments de réponses qualitatives à nos questionnements de départ et préparant, ainsi, la partie IV, est proposé le démontage systématique des pratiques individuelles de déplacement et leur traitement sous forme de données agrégées. Cette analyse fine remet déjà en questions quelques idées reçues quant au périurbain, comme géotype, et quant aux périurbains comme représentant du sociotype correspondant et à leurs modes d'habiter.

La quatrième partie présente nos résultats de recherche d'ordre qualitatifs : ils s'appuient sur l'analyse des dires des personnes interviewées suite à la confection de la carte retraçant l'ensemble des trajets qu'ils ont effectués et que nous avons pu faire grâce à l'emploi des logger-GPS. Leurs discours donnent à entendre leur trajectoire de vie, en mettant l'accent sur leur localisation et leur mobilité, leur identité spatiale dans un premier temps, puis les éléments de justification qu'ils apportent à leur mobilité quand ils se retrouvent vis-à-vis de la carte précise des déplacements qu'ils ont effectués pendant une semaine, enfin en mettant l'accent sur la compréhension et l'appréhension qu'ils ont de la durabilité. Le traitement de ces dires, prenant en compte aussi les apports de la partie III notamment en ce qui concerne l'analyse des tracés GPS procèdent en plusieurs temps :

- Un premier niveau d'analyse met en évidence ce qui ressortit du rapport à l'espace, du rapport au temps, du rapport à l'autre et du rapport à soi des personnes interviewées. Cela permet de mettre en avant, entre autres, tant dans les localisations que dans la mobilité, l'importance de l'impression de liberté mais aussi l'idée de contrainte choisie ou celle de contrainte subie, que ce soit à travers des questions pratiques d'horaires à adapter entre activités ou entre personnes... Ces données nous conduisent à examiner le « faire avec » d ces individus avec « leur(s) » espace(s). Cette première analyse dresse le cadre de la seconde.
- Le deuxième niveau d'analyse passe par la constitution de sphères : sphère intime (différenciation, particularité, sentiment, habitude), sphère domestique (premier groupe d'appartenance/contrainte ou liberté), sphère sociétale (travail, ville, environnement social), sphère temporelle (échelle de la quotidienneté, agenda et gestion des temps), sphère spatiale (distance, petit, grand, paysage, esthétique), sphère technique (mode de déplacement, modalité de la mobilité, performance), sphère normative (des normes et représentations sociales aux valeurs personnelles), recoupant la précédente grille. Ce niveau permet de mettre en avant les éléments qui nécessitent une justification et ceux qui le nécessitent peu ou pas. L'accent est mis, bien que l'ensemble des sphères forment système, sur celle de la domesticité et celle de la société qui apparaissent comme plus structurantes des pratiques spatiales en général et de la mobilité en particulier, de même que plus structurantes des discours obtenus lors des entretiens. On peut ainsi parler d'une « transition périurbaine » de l'individu par la recherche d'adéquations, la mise en évidence de ruptures entre son actualité périurbaine et son passé.
- Un troisième niveau d'analyse, se fondant sur les traits de la durabilité dans son acception sociale et/ou individuelle dessinés par le précédent, pose la question de la place allouée à la durabilité par les individus. Cette approche qualitative, notamment l'analyse de la sphère sociétale, affine tout d'abord le statut donné à celle-ci, comme norme, théorie pratique ou reconstruction a posteriori. Puis elle permet de déceler quelques mécanismes comme la conciliation et la compensation que l'individu mobilise pour adapter sa mobilité en tant que dimension mobile de l'habiter périurbain à la durabilité en tant que nouvelle situation.
- Enfin, suite aux trois analyses précédemment évoquées, des figures sont élaborées permettant de brosser les grandes manières de faire avec la durabilité, les différents rapports à la durabilité, prise comme question, comme contrainte, comme possible, comme norme ou comme valeur. Cinq figures sont ainsi présentées, figures d'individus et figure d'attitude : 1/le « consommateur » et le maintien de son mode de vie, 2/le « pauvre » et la notion d'effort, 3/l' « écolo » et le militantisme à l'épreuve de

son « faire avec », 4/le « dogmatique » et ses principes à l'épreuve de son « faire avec », 5/le « né avant la guerre » et la notion de gaspillage.

La conclusion, mettant l'accent sur les points forts à retenir en ce qui concerne les résultats de la recherche PériVia envisage quelques éléments d'ouvertures propres à montrer la possibilité de tendre vers certaines formes d'opérationnalisation.

I. Questions de méthodes

A. Rappel des objectifs

A1. Rappel des objectifs du programme PUCA

Cet appel d'offres sur le thème de la mobilité s'inscrivait dans le cadre de la réflexion que le PUCA entendait mener, de manière plus large, en 2009 et 2010 sur le périurbain. Le périurbain est très souvent appréhendé sur le mode de la déploration et considéré comme un non-lieu, de la non-ville, du non-rural, un espace sans qualité car dépourvu d'interaction sociale et d'urbanité. Or, tout n'est pas aussi tranché et ce qui paraît relever de l'évidence demande à être validé. Cette consultation s'inscrivait, en les requestionnant, dans la suite des travaux menés sur *La ville émergente* (coordonné par Dubois-Taine et Chalas) et du programme de recherche qui a donné lieu à l'ouvrage *La ville aux limites de la mobilité* (Aubertel et Bonnet, 2006).

L'analyse des pratiques de mobilité engendrées par les nouvelles contraintes, notamment l'accroissement du coût de l'énergie, le changement de référentiel avec la promotion du développement durable, permet d'envisager de nouvelles dynamiques dans la structuration de l'espace par les habitants. Cela ne pourrait-il pas nous conduire à imaginer une organisation de l'espace, en particulier dans les zones peu denses, privilégiant une structuration à partir des réseaux de transports en commun ? Ou est-ce que cela pourrait nous conduire à ne plus penser l'aménagement et l'urbanisation à partir du centre mais à partir de polarités ou de centralités plus également et également réparties sur l'ensemble d'un territoire ? Ou encore à construire ses mobilités au sein d'un espace isotrope ? Comment créer les conditions pour que soit accessible à l'ensemble des habitants d'une agglomération et de son périurbain l'ensemble des services, des bassins d'emploi, des lieux de loisirs ?

Mobilité et périurbains entretiennent des liens particuliers qui se caractérisent par l'articulation de deux composantes : la voiture particulière et la maison individuelle. Ces deux composantes représentent ensemble, plus de 50% du budget des ménages concernés. A plusieurs titres, le périurbain apparaît comme un territoire multiple. C'est ainsi que le service de prospective du MEEDDAT a, dans son exercice « Agora 2020 », parlé de « vivre en ville hors des villes ». Il a tenu, ainsi, à souligner le fait, qu'aujourd'hui, nos concitoyens veulent vivre à la « campagne » avec l'accès à l'ensemble des services qu'offre aujourd'hui la ville. Ville-nature ou ville-campagne sont une représentation des villes-territoires qui incluent les espaces agricoles dans ces régions urbaines. Le rapport à la nature est recherché par nombre d'habitants des villes qui, pour une raison ou une autre, préfèrent donc vivre en ville hors des villes. Cette implantation dans le périurbain est choisie ou subie, la mobilité qui s'y déploie hésite elle aussi entre ces deux pôles.

La mobilité est présentée comme une valeur, un droit, une capacité, un capital en tant que capital social, un ensemble de compétences. Sans nier ces dimensions positives il peut s'avérer qu'elle soit aussi une rupture, un déracinement, une angoisse, une culpabilité (vis-à-vis de ceux qu'on laisse seuls, vis-à-vis de ceux qui n'ont pas les ressources pour se déplacer...). N'y a-t-il pas des individus « assignés aux déplacements » ? N'y a-t-il pas rétrécissement des espaces bien desservis ? N'y a-t-il pas usage d'automobiles en mauvais état sans possibilité de choix ? Le développement récent du périurbain s'est largement fait grâce à une mobilité relativement bon marché. Qu'en est-il de l'évolution prévisible du prix du foncier, de l'effet revenu, de l'évolution du coût de l'énergie, du vieillissement des habitants du périurbain pour appréhender l'adaptation du mode de développement que nous avons connu. Comment un devenir périurbain peut-il tenir compte des attentes de la jeunesse (rencontres, loisirs...) ?

Dans le périurbain, plus qu'ailleurs c'est l'habitat qui structure les déplacements. C'est autour du logement que rayonnent les déplacements quotidiens. Les déplacements domicile-travail sont profondément affectés par la recomposition des mobilités quotidiennes et leur effet structurant est remis en cause. Dans cette dynamique l'habitat est, à la fois, centre de services, notamment avec le développement des nouvelles techniques de communication et point de rayonnement des déplacements. Un autre point à investiguer est celui des rapports entre mobilité et ancrage. Les périurbains sont autant structurés par la mobilité qu'enracinés par l'habitat. Comment cet équilibre qu'ils ont trouvé est-il questionné par les impératifs de développement durable ? Chaque ménage est conduit à faire un arbitrage financier entre coût du foncier, coût du logement et coût des transports : habiter plus loin pour disposer d'un habitat plus spacieux. Les contraintes de développement durable vont-elles permettre de poursuivre les arbitrages dans les mêmes termes ?

De fait le périurbain n'est pas homogène. Il accueille des populations disposant de ressources très contrastées. Des zones à fort potentiel économique co-existent avec des poches de pauvreté. Les cumuls de carence sont facteurs d'inégalités : services publics absents ou se raréfiant, nouvelles centralités commerciales, développement d'espaces de loisirs. Que dire des dynamiques qui affectent ces espaces ? Comment se reconfigurent les territoires de vie de leurs habitants ? Avec les contraintes nées des impératifs de développement durable, la mobilité, telle que nous la connaissons, pourra-t-elle continuer à assurer son rôle de service au service des autres services ?

Historiquement la mobilité a toujours été aménageuse : les villages-rues ont été des exemples d'adéquation entre la mobilité et son support. Cependant avec la mobilité généralisée, liée à l'usage de la voiture, l'urbanisation prend une forme diffuse.

Aujourd'hui avec les attendus du développement durable ne devrait-on pas retrouver une articulation plus structurée entre support de la mobilité et urbanisation ? Ainsi, plutôt qu'imaginer une rocade autoroutière pour contourner un centre urbain pourquoi ne pas imaginer des boulevards urbains qui permettent de valoriser le foncier et de structurer le périurbain ? Comment dans ce périurbain promouvoir des rues plutôt que des routes ? De même le tram-train peut, en périphérie, ménager l'espace, créer de la valeur et de l'urbanité notamment autour des gares. Il pourra être opportun de mesurer les effets externes de ces aménagements et infrastructures au titre du développement durable. La croissance continue de l'offre de mobilité a nourri l'extension du périurbain. Les travaux de Zahavi nous ont appris que la poursuite continue des investissements ferroviaires et routiers ont permis d'ouvrir à l'urbanisation des territoires de plus en plus éloignés, accessibles dans un laps de temps constant en raison de la croissance de la vitesse. Ce modèle est-il durable ? A quelles conditions ?

Ainsi une mobilité ménageuse pourrait être plus attentive aux espaces traversés qui sont aussi des espaces habités. Il s'agit donc de penser autrement l'articulation entre les liens et les lieux.

A2. Rappel des objectifs de notre réponse

Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter *La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s) – PériVia. Le présent projet est une réponse principalement dédiée à l'axe de recherche II, intitulé « Le périurbain, territoire de pratiques sociales et culturelles particulières avec un mode de vie structuré par le modèle maison individuelle – voiture particulière ». Les résultats attendus dans le cadre de ce projet n'étant pas sans informer, mais de manière indirecte, les deux autres axes de recherche formulés « I. Nouvelles pratiques de mobilité des habitants du périurbain et structuration de l'espace », ainsi que « III. Pour une mobilité qui ménage les territoires périurbains ».*

A2.1. Problématique générale et hypothèses de recherche

Initialement, le projet était formulé autour d'une question centrale : quelles sont les conditions pour que le comportement d'un habitant des périphéries urbaines puisse être qualifié de respectueux de la durabilité des espaces et des sociétés ? Cette question de recherche n'est pas nouvelle en soi et on pourrait même dire que, sans en être le centre, elle est la trame de toute interrogation sur le développement durable, celui-ci étant à la fois, une norme, un objectif et une méthode pour atteindre la durabilité. L'hypothèse sous-jacente à cette question de recherche est donc la suivante : la durabilité d'un territoire dépend entre autres de l'acceptation des individus à le traiter comme tel, en lien avec leurs capacités en termes d'habitat et de mobilités, bref leurs capacités à habiter, elles-mêmes comprises comme étant à la fois, la résultante de compétences, mais aussi, la conciliation d'opportunités et de contraintes.

Derrière cette question qui structure l'ensemble de notre projet, et lui donne sa direction, il y a l'idée – somme toute assez simple, voire évidente – que tous les territoires n'offrent pas les mêmes conditions et les mêmes possibilités d'actions (tout territoire forme un système de contraintes et d'opportunités différencié) et que tous les individus ne se représentent pas, et donc ne vivent pas, de la même façon le territoire (les contraintes qu'ils s'imposent et les possibles qu'ils se proposent). De fait, la mise en œuvre des conditions de la durabilité dans ces espaces particuliers que sont les périphéries urbaines ne peut se priver d'une connaissance fine et profonde des nouveaux modes d'habiter émergeant dans le cadre de nos sociétés contemporaines (« sociétés à individus mobiles » ; Stock, 2005), mais aussi et surtout, de comprendre l'importance des « effets de lieu » (Cailly, 2008) propres à ces espaces, de nature à influencer sur leur pratique (« zapping » territorial, mais aussi « captivité » périurbaine, etc.) – ainsi que sur la pratique des territoires auxquels ils s'articulent (la ville, la campagne).

Dans ce contexte, nous ne saurions envisager l'espace des périphéries urbaines comme un simple support matériel de pratiques qui devrait, pour continuer à perdurer, de lui-même ou sous l'effet des politiques publiques, se conformer aux exigences normatives du développement durable. Nous formulons l'hypothèse que les enjeux de la durabilité ne relèvent pas exclusivement de la mise en œuvre d'une sorte de cahier des charges appliqué collectivement (participation, densification, éco-construction, agenda 21, etc.) mais sont aussi du ressort de l'individu qui, en intégrant ce paramètre comme une dimension culturelle parmi d'autres, non plus seulement en tant que contrainte mais aussi en tant qu'opportunité, met en mouvement une utopie politique qui se positionne au cœur de la fabrique et de la pratique des espaces. Inscrit aujourd'hui dans un tournant de la prise en compte du développement durable dans les modèles urbanistiques, et conscient que cette situation nous autorise une marge de manœuvre, nous actons que l'individu, doué de réflexivité et se référant à des archétypes mythiques et/ou imaginaires (maison individuelle, par exemple) qu'il construit avec la société, devient l'acteur principal du passage à un mode d'occupation durable des espaces. Pour vivre et habiter des lieux où il se réalise pleinement, l'homme développe des stratégies ancrées avant tout dans son rapport à l'espace. Cette capacité à s'organiser, à s'adapter, à construire la réalité spatiale, individuellement et collectivement, est un atout capital dans cette quête de durabilité.

D'une façon concrète, l'objectif de ce présent projet revient à superposer des spatialités réelles (discours et cartes des déplacements réalisés grâce aux GPS) et idéales (au regard de l'offre territoriale et du principe de durabilité) en vue d'une part de mettre en évidence les écarts entre le réel et le possible, entre le réel et l'idéal, et, d'autre part, d'obtenir les justifications apportées à ces écarts, notamment en termes de comportements durables ou non. Cet exercice sera réalisé par un entretien ouvert fondé sur la présentation aux individus de cette superposition de spatialités. Ceci nous renseignera autant sur leur rapport à l'espace, aux différents géotypes rencontrés, sur la mobilité que sur la durabilité (les leurs comprises).

A2.2. Transversalité des approches

Notre proposition de recherche s'inscrit dans la compréhension des « modes de faire » avec l'espace qui sont observables chez les habitants des agglomérations urbaines contemporaines, qu'ils soient habitants du centre ou de la périphérie de la ville (Chalas, 1997 ; Stock, 2004).

L'analyse des modes d'habiter par les urbanistes, sociologues et les géographes établit un lien étroit entre cette spatialité des individus, leur mode d'inscription dans l'espace et les qualités et contraintes que ces espaces offrent (Orfeuill, 1998). Dans le cas du milieu périurbain, ce lien se décline sur le mode de la distance : distance aux aménités, aux zones d'emploi, aux équipements, etc. L'organisation des déplacements entre les pôles distants des activités quotidiennes (l'habitat, le travail (Berroir *et al.*, 2006), mais aussi les lieux du temps libre (Darris, 2006) est de fait la dynamique centrale et incontournable de l'habiter périurbain (Cailly, 2004). De sorte qu'interroger le mode de vie des périurbains renvoie de manière mécanique à la question de la mobilité. Le couple habiter-mobilité apparaît de manière encore plus saillante dans le contexte socio-spatial du périurbain. Cependant, ce constat, parfois réducteur car opposant trop systématiquement urbain et périurbain, sans rendre compte de la diversité même de ces espaces, est largement réinterrogé dans les recherches récentes sur les modes d'habiter. Les analyses de la mobilité et de son rapport aux modes de vie urbains ou périurbains ont plus récemment mis en avant les dynamiques d'individualisation qui pouvaient les traverser. Qu'il s'agisse de recherches comparant les déclinaisons au niveau des géotypes urbains, des catégories socioprofessionnelles (Chevrier et Sauvage, 2006), ou encore au niveau des individus composant un ménage (Cailly, 2007), la compréhension de la mobilité dans son acception récente met en lumière la polysémie même du concept de mobilité (« motilité » ; Kaufmann, 2008) et la diversité de ses dynamiques individuelles. L'organisation de la spatialité, les arbitrages et les choix de mobilité à l'échelle quotidienne et résidentielle, sont notamment de plus en plus envisagés comme des marqueurs de l'identité des individus, autorisant par-là certains chercheurs à explorer le concept d'une « identité de déplacement » (Ramadier, 2007).

L'analyse de la relation à l'espace habité, dans un contexte matériel et idéal particulier, passe donc par la formalisation d'un état des lieux des modes d'habiter – potentiellement aussi nombreux qu'il y a d'habitants – qui dépasse la problématique de la distance à un centre (représenté schématiquement par l'hyper-centre urbain) en interrogeant plus globalement la multi-polarisation de l'habiter, le rapport entre identité et mobilité, et la manière dont la localisation d'un individu dans l'espace constitue un arbitrage entre « être à la bonne place », dans un environnement social et « être à la bonne distance » dans un environnement spatial (Lussault, 2009). La tendance des recherches actuelles nous permet d'affirmer que l'analyse des modes de vie doit prendre en compte d'une manière accrue la différenciation des mobilités et leur complexité : imbrication des mobilités quotidiennes et résidentielles, des motifs de la mobilité, des chaînages d'activités, mais aussi toute une série de résultats sur le sens des mobilités pour l'individu (Bailleul et Feildel, 2011).

L'inscription spatiale d'un individu, dont on souhaite comprendre les mécanismes, peut être considérée comme un système complexe d'arbitrages, de préférences, de normes qui sont construits dans le temps par l'individu. Les mécanismes d'évolution de la mobilité, doivent être envisagés en rapport avec le contexte socio-spatial, mais aussi l'identité et les aspirations des habitants, par une approche compréhensive de la relation à l'espace habité (EhEA, 2008).

A2.3. Généalogie de la recherche

Cette recherche s'inscrit dans la continuité de précédents travaux menés au sein de l'UMR CITERES sur les modes d'habiter. Une première série de recherches sur la mobilité quotidienne menées en 2004 sous la direction de Jacques Lévy et Serge Thibault, a permis

d'acquérir et de développer une capacité d'analyse et de représentation de la diversité des motifs de la mobilité quotidienne, mettant en évidence l'emboîtement des échelles locales, intercommunales et nationales, mais aussi l'emboîtement des échelles temporelles.

La recherche SCALAB a notamment permis d'illustrer les implications spatiales d'un grand nombre de dynamiques propres à notre société contemporaine. En prenant pour entrée l'individu, plongé dans une « société d'individus », et dépassant par là-même la transcendance des modèles catégoriels du type « classes » ou « ménages », la recherche a permis de revenir sur un certain nombre d'idées (préconçues) quant à la spatialité des individus qui forment cette société. Soulignant l'importance d'un ensemble de faits conjoncturels qui ont constitué un tournant sociétal remarquable, tels que le développement important des mobilités (quotidiennes ou résidentielles), ce travail a abouti à proposer une nouvelle lecture des agencements spatiaux effectués par l'opérateur individuel, non plus uniquement basée sur un ensemble de « contraintes spatiales », lecture qui fût longtemps dominante, mais bien davantage comme une dynamique s'inscrivant dans un système complexe, oscillant sans cesse d'un pôle à l'autre du continuum entre « contraintes et libertés ». La recherche SCALAB a ainsi montré l'importance des arbitrages, des comportements, des stratégies individuelles pour la compréhension de la dimension spatiale de la société, soulignant par là-même le caractère essentiel des réflexions sur la relation « individuelle » à l'espace – l'habiter –, sur ses échelles spatiales (« la maison comme monde, le Monde comme maison ») et temporelles (« la quotidienneté en question »). Une analyse de l'habiter dans le contexte spécifique de l'espace périurbain tourangeau a été menée en parallèle, inspirée des méthodes de captation de la mobilité quotidienne issues de la recherche SCALAB, par Laurent Cailly, chercheur à l'UMR CITERES (Cailly, 2004). Cette recherche a montré, d'une part, les spécificités d'un mode d'habiter périurbain et, d'autre part, a permis de mettre en évidence, à l'intérieur de cette catégorie périurbaine, la diversité des mobilités en fonction de l'identité des habitants. L'analyse de la spatialité des individus en lien avec la représentation des espaces périurbains dans laquelle elle s'inscrit, s'est appuyée sur la comparaison de différents géotypes urbains (espace central, péricentral, périurbain) et sur une approche temporelle différenciée (échelle de la journée, de l'année et de la vie) permettant d'envisager la construction des représentations de la mobilité et des espaces périurbains à travers le temps. Cette recherche a ainsi mis en lumière les relations entre identité sociale, spatialité et modes d'habiter en montrant l'insuffisance des modèles globalisants et la nécessité d'une approche compréhensive des mobilités individuelles, envisageant toute la richesse du rapport à l'espace.

Dans un même mouvement, un groupement de chercheurs de l'UMR CITERES a prolongé ces réflexions par une recherche (contrat ANR 2005-2008) sur les « *Espaces habités, Espaces anticipés* » dans laquelle le module 1 intitulé « *Qualification de l'espace* » a proposé une analyse approfondie de l'habiter à une échelle temporelle élargie. Partant de l'idée directrice mise en œuvre dans la méthodologie du programme SCALAB, la recherche EhEA a proposé d'opérer une extension temporelle de l'observation des mobilités, dans le sens où, si les *Échelles de l'habiter* donnait à voir sur un plan cartographique les déplacements et leurs motifs à l'échelle d'une année, le module 1 d'EhEA a choisi d'observer la mobilité à l'échelle de la vie. Cette recherche a permis d'approfondir la compréhension des relations entre mobilités quotidiennes et mobilités résidentielles et du sens qu'elles prennent au regard de l'identité des individus. La production d'une carte détaillée de la mobilité découpée en tranches de vie, a permis d'une part d'envisager les évolutions de la mobilité avec l'âge et la situation sociale des individus, et d'autre part, d'analyser finement le rapport subjectif que les individus entretenaient avec les espaces habités, au-delà de leur simple fréquentation. Cette recherche a contribué à approfondir les connaissances des motifs et des préférences en termes de choix des lieux à habiter et à pratiquer, en considérant que cette qualification de l'espace était le résultat d'une construction dans le temps d'un rapport aux lieux ou aux types de lieux. La recherche EhEA-Module *qualification de l'espace* a ainsi permis de lancer

les bases de la constitution d'un Système d'Information Géographique de type Biographique (bioSIG), relatant et cartographiant l'ensemble des lieux fréquentés par un individu au cours de sa vie. Même si l'échantillon enquêté n'avait pas spécifiquement ciblé des habitants du périurbain (choix d'un gradient spatial allant du centre, aux quartiers péri-centraux et à la première couronne de l'agglomération tourangelle) il a pu être récolté, grâce à l'échelle biographique, une grande diversité de typologie des lieux habités à l'échelle de la vie (allant du rural à l'hyper-centre urbain). Dans ce contexte, les expériences de vie prenant place dans les espaces périurbains induisent des pratiques spatiales particulières, qui entrent en résonance avec des tranches de vie plus urbaines, ou plus rurales. L'analyse de l'habiter à l'échelle biographique met en évidence la complexité des contraintes et des raisons qui expliquent la spatialité à un moment donné, mais aussi leur lien avec l'identité de l'individu, ses aspirations, ses habitudes. L'habiter périurbain se trouve ainsi remis en contexte par la comparaison avec d'autres formes d'habiter que l'individu a expérimentées au cours de sa vie. La description du mode d'habiter dans ce type d'espaces est dès lors établie en comparaison avec des compétences spatiales acquises au cours de la vie, qui mettent en lumière la relation entre pratiques de déplacements, identité, attachement à certains types d'espace, ou au contraire rejet de certains lieux. Ont pu ainsi être mis à jour les modes de faire avec l'espace, les stratégies de mise à distance, d'évitement, ou au contraire de rapprochement, de confrontation, de certains espaces, et surtout une méthode d'enquête permettant d'obtenir de la part des enquêtés, un exercice de réflexivité sur leur spatialité, sur les représentations qui y sont liées et sur les qualités qu'ils attribuent aux espaces qui fabriquent leur environnement.

Dans la continuité de ces différents travaux, le présent projet de recherche vise à capitaliser les enseignements acquis pour approfondir l'étude des modes d'habiter périurbains, à donner une image cartographique de ces modes d'habiter, et dès lors à mettre en œuvre les modalités d'une épreuve de justification sur la base de critères en lien avec la durabilité des espaces et des modes de vie (modèles de la ville durable). Dans le présent projet, le terrain d'étude privilégié est le terrain de l'agglomération tourangelle, permettant ainsi de mettre à profit une large base de données et de connaissances déjà établies. Le choix de ce terrain périurbain, même s'il n'est pas « exemplaire » en comparaison d'autres agglomérations urbaines, nous offre néanmoins la possibilité d'envisager une typologie diversifiée de la structuration des espaces périurbains du point de vue de leurs pratiques et de leur accessibilité. Nous trouvons, en effet, à l'échelle de l'aire urbaine tourangelle, une typologie diversifiée d'espaces périurbains offrant les conditions adéquates à l'exploration de la question de la durabilité (modèle du « tout voiture » – modèle du « tout transport en commun »).

Scalab et EhEA, s'ils permettent la compréhension de l'émergence de l'idée fondatrice et des considérations spécifiques et méthodologiques de PériVia, ont une autre fonction. En effet, les résultats obtenus ont permis d'élaborer une pré-grille permettant d'analyser le territoire concerné mais surtout les individus, exprimant leur être-là et leur évolution entre héritage et rupture, en liberté et contrainte. Dans ce cadre-là, les exemples d'individus apparaissent comme des types possibles, des figures envisageables, déjà en partie travaillés et qui peuvent faire office de stock d'« explications » possibles de cas individuels de PériVia. Il y a donc une forme de bouclage, où Scalab et EHEA apparaissent comme des outils, relativement abstraits, de compréhension des réponses apportées dans PériVia.

A3. Rappel des deux enjeux de connaissance

Le présent projet vise à élucider les interactions qui structurent les espaces périurbains, à travers les actions des décideurs territoriaux et les pratiques des acteurs ordinaires. En donnant une place privilégiée à ces dernières, la recherche vise plus particulièrement à rendre intelligible une dimension bien souvent minimisée et encore relativement peu connue, l'engagement de l'individu dans son rapport construit à l'espace, dans les choix et définitions

de son mode d'habiter. À travers cette phase de confrontation, il s'agira dans un premier temps de mettre en relation deux « embrayeurs » de la construction de l'espace, l'un conçu par les décideurs territoriaux qui fabriquent le contexte spatial à partir de ces deux modèles limites (l'« urbain généralisé », l'« urbain polycentrique »), et l'autre, porté par la pratique des habitants périurbains – la prise en compte par l'individu des impératifs du développement durable pouvant jouer en faveur de l'un ou l'autre modèle.

L'identification, la (re)construction, la simulation de ces modèles théoriques est réalisée sur la base des documents de planification, d'organisation, de gestion et d'aménagement durable des espaces à l'échelle de l'agglomération urbaine (SCoT, PDU, notamment) mais aussi sur la base de rencontres avec les acteurs du territoire. Ces modèles théoriques ont été, en première intention, comparés à un relevé quantitatif de la mobilité (données agrégées, enquêtes déplacements), et à l'accessibilité effective des espaces (offre de transport temporisée). Cette identification des modèles théoriques a consisté en partie à présenter le diagnostic d'une mobilité durable à l'échelle du département.

La pratique des habitants a fait quant à elle l'objet d'un relevé systématique (GPS) sur une période test (une semaine type, mêlant jours de travail et jours chômés), permettant ainsi d'enregistrer chaque déplacement réalisé, chaque station observée, d'en cartographier précisément le tracé et d'en établir avec l'individu les motifs et les modalités. Cette première étape de la recherche (présentée dans les parties 2 et 3 du rapport) favorise la mise en lumière des écarts entre le travail d'anticipation et de conceptualisation des professionnels, et la pratique des habitants. Mais surtout elle cherche à identifier les principaux facteurs qui expliquent la congruence ou au contraire la discordance entre les modèles des urbanistes et ceux de la pratique.

Dans une seconde étape, et partant de l'hypothèse que la réalisation de la durabilité est dépendante tout autant de la structuration des espaces périurbains que du rapport des habitants aux modèles d'habiter durables, la recherche identifie si des glissements de modèle sont à l'œuvre chez les périurbains ou bien s'il y a des résistances, dès lors qu'une offre en matière de mobilité durable existe. Pour étayer cette analyse initiale, nous avons enquêté auprès d'une diversité d'habitants du périurbain, inscrits dans des contextes sociaux et spatiaux plus ou moins contraints, et mettant en lumière les modalités de ce glissement selon les profils individuels, et leur plus ou moins grande liberté dans l'organisation de la mobilité.

A3.1. Du côté des modèles théoriques de la ville durable

Un premier travail d'analyse de la fabrique de l'espace centré sur les décideurs territoriaux, s'appuyant sur le travail de recherche conduit au laboratoire CITERES par Émilie Rondeau, mené dans le cadre de PériVia, a montré l'existence d'un certain nombre de modèles théoriques participant des représentations que les acteurs institutionnels ont du périurbain (Rondeau, 2011). Le mémoire de recherche a également produit l'analyse d'un certain nombre de scénarios prospectifs de l'organisation spatiale des territoires où la question de la mobilité occupait une place prépondérante. D'une manière synthétique, ces modèles et scénarios traduisant les différents types de rapport à l'espace ont deux extrêmes : l'un non durable (un modèle du « tout voiture ») dominant depuis 50 ans et l'autre durable (un modèle du « tout transport collectif ») qui devrait idéalement s'imposer. L'intérêt de l'exercice est qu'il permet de confronter ces modèles, scénarios ainsi que les leviers d'actions mis à disposition des acteurs institutionnels du territoire aux représentations et pratiques des individus.

Afin d'explicitier le contexte de la recherche, nous redonnons ici les principaux enseignements de ce travail de recherche concernant le modèle de la ville durable et les principales théories qui sont en vigueur aujourd'hui :

La Charte d'Aalborg officialise l'appellation « ville durable » en 1994 où toute action d'urbanisme et d'aménagement doit répondre à trois défis majeurs : inscrire localement les

enjeux planétaires du développement durable; lier étroitement la dimension sociale à l'écologie; promouvoir la participation des citoyens aux choix fondamentaux. La ville durable désigne donc un cap politique à portée lointaine servant de référentiel prospectif. À l'échelle Française, ce cap politique se traduit par autant de Plan Climat, de SCoT, PLU et Agenda 21, adossés aux lois, notamment Barnier (1995), SRU (1999), ou encore Grenelle (2009, 2010), qui tentent d'intégrer les considérations du développement durable à l'aménagement du territoire. L'ensemble de ces définitions, principes et outils de l'urbanisme, se trouvent de fait inscrit dans un contexte dit de « post Kyoto » (Lussault, 2009), dont l'objectif global vise à diminuer l'empreinte écologique en contrôlant le développement urbain. Cet objectif se décline en orientations et actions fortes : lutter contre l'étalement urbain par une densification raisonnée ; limiter la mobilité motorisée en renfonçant les transports en communs et les modes de déplacements doux. C'est alors aux collectivités de proposer une organisation et un équipement territorial favorisant la diminution des conséquences provoquées par cette mobilité quotidienne, en particulier à travers la planification territoriale à long terme du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). La loi Grenelle II du 13 juillet 2010 impose aux SCoT de diminuer les déplacements sur leur territoire et renforce leur rôle dans la gestion du développement du territoire.

Plusieurs modèles de « ville durable » sont en débats aujourd'hui (Rennes, 2007), chercheurs et praticiens de la ville ne parvenant pas à identifier un modèle parfait. Parmi ceux-ci le modèle de la ville compacte, opposée à la ville étalée, est certainement celui qui remet le plus largement en question l'espace périurbain. La ville compacte préconise la forte densité qui limite la consommation d'espace et permet la mixité des fonctions, réduit les distances de déplacements et favorise donc l'usage des transports collectifs et des modes doux. Toutefois, ce modèle ne propose pas de réponses aux questions de prix du foncier en centre-ville et n'intègre pas la question du cadre de vie des habitants du périurbain. La densité pose aussi le problème de la congestion qui pourrait annuler la liberté de mobilité permise par la ville-compacte, tout en augmentant la pollution due aux embouteillages¹. Entre ville compacte et ville étalée est développé le modèle de la ville polycentrique, aussi appelé modèle de la ville aux courtes distances, mis en œuvre de manière exemplaire dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Les fonctions sont concentrées dans des centres secondaires, ce qui permet d'utiliser les ressources locales et de permettre à un maximum d'habitants d'être proches des services et des commerces. Mais le coût d'une telle urbanisation est encore incertain. Face à ces extrêmes, différents scénarios sont donc élaborés où la mobilité occupe une place capitale (Cordobes *et al.*, 2010) :

Scénario 1 : l'urbain compacte l'emporte : Ce scénario suppose que la ville compacte devienne réalité pour des raisons structurelles de coût de l'énergie ou de changement des valeurs collectives. Elle serait structurée par des corridors de transports en communs puissants, organisés autour de l'intermodalité et coûteux pour la collectivité.

Scénario 2 : la dispersion généralisée s'impose : De nouvelles solutions éco-techniques permettent à la mobilité actuelle de polluer moins, de consommer moins d'espace et donc d'être soutenable telle qu'elle est, les habitants des espaces périurbains profiteront alors de leur confort sans le coût environnemental et économique des déplacements. Les technologies de communications permettront aussi la diminution des besoins en déplacements, toutes les régions de France seront concernées par l'accentuation du desserrement urbain.

Scénario 3 : la revanche des périphéries : L'espace périurbain se transforme en rivage organisé des espaces naturels protégés, le territoire serait une mosaïque d'entités « éconologiques » spécifiées par la mise en valeur de leurs ressources environnementales

¹ Ces débats se retrouvent au cœur du récent appel à projets lancé par le PUCA « du périurbain à l'urbain » en Novembre 2011 où le positionnement, double, était d'envisager le périurbain comme l'espace de la durabilité et comme contributeur du renouvellement des cadres d'analyses de l'urbain contemporain.

et agricoles. Des solutions de proximités dans tous les domaines seront proposées en valorisant l'espace périphérique agricole. La mobilité n'est pas précisée dans ce scénario mais nous pouvons supposer qu'elle diminuerait par le rapprochement des activités.

Scénario 4 : l'interterritorialité : Le territoire serait composé de grandes aires urbaines dont l'intérêt serait reconnu à une échelle supérieure, les territoires ne seraient plus en concurrence. L'État coordonnerait des grands programmes d'infrastructures d'intérêt européen, les espaces périurbains seraient des interfaces de connexion entre grandes aires urbaines. La place de la mobilité dans ce scénario pourrait être celle du scénario 1, très forte dans les aires urbaines, ou celle du scénario 2, c'est-à-dire diffuse, mais dont l'impact écologique serait réduit.

Scénario 5 : l'espace contraint : Les contraintes environnementales sont telles qu'elles identifient la vie en ville comme seule forme susceptible de garantir des solutions collectives soutenables. En termes de mobilité ce scénario ressemble au scénario 1

Il est possible de faire ressortir de cette analyse prospective 3 types d'équipement dédié aux mobilités : un équipement fort et dense du territoire de la ville compacte, un équipement globalement similaire à l'équipement actuel mais beaucoup plus performant en termes d'impact environnemental et de coût global, et un équipement de courtes distances globalement similaire à l'équipement actuel mais sur un territoire organisé différemment.

Dans ces scénarios, un constat est partagé : la mobilité des habitants de l'espace périurbain n'est aujourd'hui ni technologiquement, ni spatialement durable. Toutefois, la « mobilité périurbaine durable » paraît difficile à atteindre et ce pour deux raisons majeures :

Diminuer les déplacements en espace périurbain nécessiterait de changer les caractéristiques de cet espace et alors il ne répondrait peut-être plus aux besoins des habitants. L'avancée technologique, promise par exemple par le scénario 2, ne peut pas être garantie aujourd'hui

Cependant, la nécessité d'inverser la tendance actuelle est pourtant réelle. Et c'est dans cette urgence que les acteurs publics sont identifiés comme devant jouer un rôle clé. De quelles manières les politiques d'aménagement de l'espace périurbain peuvent-elles créer les conditions d'une mobilité durable réaliste face à la complexité des modes d'habiter périurbains ? Pour garantir l'efficacité de son action la collectivité (Commune, EPCI, Département, Région) doit alors réaliser une intervention globale sur le territoire et non se concentrer sur le développement du réseau de déplacements. Parmi les outils à disposition, le SCoT est reconnu unanimement comme l'outil pertinent pour mener cette politique globale d'amélioration de la mobilité périurbaine face aux enjeux de durabilité. Cette reconnaissance tient à la nature de cet outil, dans la mesure où il s'agit d'une démarche de planification territoriale transversale, coordonnant les différentes politiques locales sectorielles.

Le SCoT reflète une politique transversale d'aménagement du territoire de la ville-centre et de certaines couronnes périurbaines en fonction des cas. Toutefois, ce document, ne s'imposant pas aux autres autorités organisatrices du transport, il semble nécessaire d'y adjoindre en complément les politiques de la Région et du département dans le domaine des transports. Un SCoT peut aussi s'inscrire dans une démarche inter-SCoT dont l'échelle devient alors très pertinente puisqu'elle englobe la (ou les) ville(s)-centre de chaque SCoT et leurs territoires périurbains. Cette démarche inter-SCoT est considérée comme une innovation en matière de développement durable car elle incite à poser un regard plus global sur les relations urbain-périurbain et permet d'intégrer, au moins en théorie, des enjeux d'une échelle qui dépasse les limites souvent trop étroites d'un SCoT. Enfin, les documents d'aménagement de l'échelle communale comme le Plan Local d'Urbanisme (PLU) sont les outils les plus locaux mais agissent sur une échelle de réflexion trop petite.

Au final, la mobilité des habitants de l'espace périurbain s'appréhende à l'échelle des différents lieux qui l'animent (ville(s) centre(s), territoire (s) périurbain(s), pôle(s)

secondaire(s)). Dans ce contexte, le SCoT et la démarche inter-SCoT permettent d'appréhender ces enjeux de manière transversale et représentent les principaux leviers d'actions mis à disposition des acteurs institutionnels du territoire.

Cette hypothèse fut posée et étudiée tout au long du travail d'Emilie Rondeau en analysant les SCoT de Nantes et de Rennes ainsi que la démarche inter-SCoT de l'agglomération Lyonnaise. Si nous ne présentons pas ici l'ensemble des résultats de cette enquête, certaines conclusions, se rapportant aux SCoT et inter-SCoT comme outils, méritent toutefois d'être énoncées :

- Les SCoT et inter SCoT offrent des diagnostics à l'échelle de l'aire urbaine de ces trois métropoles. Ce choix est pertinent en vue de la gestion de la mobilité quotidienne périurbaine dans la mesure où il rend compte de l'ensemble des enjeux des mobilités périurbaines.
- D'un point de vue prospectif, le modèle de la ville des courtes distances (le concept de ville-archipel du Pays de Rennes) semble prédominer et cette approche mobilise une action publique qui embrasse toutes les dimensions de l'aménagement (économie, foncier, habitat, transports), car ce modèle de développement choisit de densifier l'urbanisation et d'assurer une répartition équilibrée des activités sur le territoire périurbain. Ce scénario prône la complémentarité des pôles secondaires afin de diminuer la dépendance des habitants à la ville-centre. Cette organisation favoriserait le développement des modes de déplacements doux, en diminuant la distance quotidienne des trajets et permettrait la création de pôles intermodaux autour des gares ferroviaires pour relier les pôles secondaires à la ville-centre. L'usage de la voiture serait alors diminué et les distances de déplacement réduites, ce qui rendrait la mobilité périurbaine plus durable du point de vue environnemental et peut-être plus acceptable financièrement pour les ménages.

À Nantes, Rennes le SCoT apparaît donc comme un outil efficace pour rendre la mobilité périurbaine plus durable, agissant sur une majorité des éléments du territoire périurbain qui conditionnent la mobilité. Cependant pour une réussite optimale de la démarche, il est reconnu que les collectivités doivent mener une réflexion sur l'échelle d'intervention pertinente (face à des SCoT souvent beaucoup trop petits) pour prendre en compte tous les enjeux, même si cela peut imposer de dépasser les limites du territoire fixées. A l'échelle de l'agglomération lyonnaise, la démarche inter-SCoT est vue aujourd'hui comme un palliatif à ces problèmes d'échelle. Il sera intéressant de mettre en parallèle ces observations et celles faites sur le cas des SCoT en Région Centre (cf. II).

L'entrée des problématiques dites de développement durable a profondément modifié l'action publique en termes d'aménagement du territoire. Cela s'est traduit notamment par de grandes orientations, aboutissant à des lois spécifiques, sur l'air (LAURE, 1996), sur l'habitat et l'urbanisme (2003) ou la programmation énergétique (Pope, 2005), et à d'autres plus transversales comme la loi Voynet (LOADTT, 1999), SRU en 2000, Grenelle 1 et 2 (2009 et 2010). Ce socle législatif donne le « la » des actions à entreprendre aux différentes échelles du territoire national, grâce à une palette d'outils comme les SCoT ou les PLU. A cela s'ajoute en 2003 la création d'une stratégie nationale de développement durable (SNDD) qui encourage à la mise en place d'Agendas 21 locaux. Enfin, les anciennes chartes pour l'environnement mises en place en 1992, sont rendues plus opérationnelles, transformées ainsi, en 2006, en Plans Climat-Energie Territoriaux, déclinaison du Plan Climat national 2004-2012. Ainsi, l'arsenal législatif est fourni et un certain nombre d'outils sont disponibles pour les acteurs de l'aménagement. En parallèle, diverses tentatives ont visé et visent à mobiliser le monde de la recherche en le rendant le plus possible impliqué dans une démarche de recherche action à visée opérationnelle. Cela s'est traduit notamment par de nombreux appels à projets émanant du CNRS (programme Ville environnement), du PUCA (Territoire et développement durable), du PREBAT, de l'ANR (3 appels « Ville durable », un

appel « bâtiment et ville durable ») ou du Ministère de l'Écologie avec le programme « Eco quartiers » et plus récemment, « les villes post carbone ». Bien plus qu'une réponse ponctuelle mobilisant tous les leviers de la recherche, il s'agit d'une profonde redéfinition des priorités et des méthodes du monde académique. Celle-ci fut amorcée pour répondre à « des enjeux au cœur de la vie quotidienne, de l'économie et de l'innovation » par la consultation « Agora 2020 » (Blain *et al.*, 2008), commandée en 2004 par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la mer. Précédée, entre autres, de deux analyses du PUCA (PUCA, 2002) et de la Fondation des Villes (2002), cette démarche a guidé et guide encore les orientations de la recherche en mettant en avant un fort engagement avec des partenaires privés, issus du monde industriels mais aussi un appui des collectivités locales et des émanations institutionnelles telle l'ADEME². De ces recherches émergent toute une série d'outils d'accompagnement et des indicateurs d'évaluations comme l'AEU, les grilles CALADE / CSTB, CERTU, RST. Dans d'autres cas, des nouveaux outils bénéficient d'expériences locales comme la démarche Quartiers 21 de la ville de Lausanne ou l'évaluation RESPECT³. La circulation de modèles co-produits par les acteurs professionnels et les acteurs de la recherche est donc importante et si l'on se réfère au cadre de notre projet de recherche, il existe une définition « scientifiquement » admise de la mobilité durable conduisant à différents modèles⁴ qui alimente l'organisation des mobilités à l'échelle des territoires. Toutefois, les caractéristiques propres de chacun de ces territoires, que cela soit « l'offre territoriale » et/ou les populations qui y vivent, conditionnent l'application de ces définitions et modèles. Ainsi, le territoire n'étant pas un « support », « une étendue », une adaptation de ceux-ci s'opère et analyser cette adaptation est précisément le second objectif de toute recherche en matière de mobilité. (cf. III).

A3.2. Les pratiques / Les habitants

À travers une approche compréhensive (technique combinée du « récit de vie spatialisé » et de la réactivation par « herméneutique cartographique » ; Martouzet *et al.*, 2010 ; Bailleul & Feildel, 2011), un premier temps de l'entretien retrace à l'échelle biographique les grandes étapes du parcours de vie de l'individu, facteurs explicatifs de ses choix actuels. En effet, si la mobilité est inscrite dans un contexte socio-spatial qui lui confère un système de contrainte, elle est également pour l'individu l'expression de son rapport à l'espace.

Partant de l'idée que la mobilité n'est pas la simple activation des potentialités de l'espace périurbain, mais aussi l'actualisation d'un mode de « faire avec » l'espace que l'individu construit au cours de sa vie, nous approfondissons l'enquête visant à élucider les raisons des pratiques manifestes, en insistant sur leur rapport aux habitudes, à l'identité de la personne (« identité de déplacement », « identité périurbaine »), à ses préférences ou à ses aspirations. La carte des pratiques relevées au cours de la période test (sur une semaine type) sera donc le point de départ d'un entretien d'approfondissement des raisons de la mobilité au regard d'un modèle de durabilité. La carte présentée, mais aussi ses différences

² L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie accompagne les collectivités territoriales, le monde de la recherche, les administrations, les entreprises... dans des démarches de développement durable relevant de divers domaines et applications. Elle est notamment initiatrice de la démarche dite AEU (approche environnementale en urbanisme), une assistance à maîtrise d'ouvrage tentant d'intégrer les principes du développement durable et la recherche de qualité à l'échelle de politiques ou d'opérations d'aménagement <http://www.arecpc.com/environnement/territoires/approche-envir-urbanisme/aeu.html>

³ Le Réseau d'Évaluation et de Suivi des politiques environnementales des collectivités territoriales (RESPECT), créé en 2000, est une association qui réunit des collectivités engagées dans l'évaluation environnementale de leurs politiques locales : www.respect.asso.fr. Déjà en pointe sur l'observation des traductions du développement durable dans l'urbanisme et dans la société toute entière grâce aux travaux menés au sein de l'Université de Lausanne, notamment à l'Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable et l'Institut des Politiques Territoriales et d'Environnement Humain, la Suisse peut se targuer de nombreuses expériences en matière de méthodes de construction et d'évaluation de projets urbains durables dont celui-ci mis en pratique sur l'écoquartier des Plaines du Loup à Lausanne.

⁴ A titre d'illustration, nous citons l'analyse conduite par Iglésias et Pini de l'Université de Genève (2007)

avec l'idéal d'un espace périurbain durable donne lieu à une épreuve de justification et de réflexivité de la personne, sur ses pratiques, sur son mode de faire avec l'espace. L'entretien propose aux individus de réagir aux critères de durabilité établis socialement, au regard de leurs pratiques, de leur mode d'habiter pour élucider les modalités d'une conciliation entre habiter périurbain et durabilité.

A3.3. Le territoire

Dans le cadre de PériVia, le territoire apparaît à la fois comme l'enveloppe de la somme des lieux mobilisés par l'individu, le milieu de vie de celui-ci et comme une offre limitée et donc nécessairement mais relativement insatisfaisant de possibles et, en contrepoint, d'impossibilités. Cette réflexion sur le périurbain tourangeau, en confrontation avec la notion qui sous-tend cet exemple passe par la réalisation d'un diagnostic critique de cet espace cf. II), notamment en termes de mobilité, ce qui inclut/induit la question des localisations tout comme celle des déplacements. Il s'agit ainsi de savoir ce qu'offre le territoire en matière de déplacements et de localisations, tant en actuel qu'en potentiel, ce qu'il n'offre pas mais pourrait offrir par comparaison avec d'autres territoires plus ou moins similaires, comme par évaluation vis-à-vis d'un modèle. Le territoire compris comme un ensemble organisé de déplacements et de localisations possibles, effectif ou non, amène à considérer les motifs de déplacement dans la quotidienneté d'une semaine type : domicile, travail, études, loisirs, consommation, gestion domestique personnelle et familiale et déplacements sans motifs fonctionnels (promenade, flânerie, etc.). Nous évacuons du champ de la recherche ce qui relève de l'extraordinaire, c'est-à-dire ce qui n'entre pas dans le couple centre-périphérie (soit les déplacements à longue distance) et ce qui, sur le plan temporel, relève de l'exception programmée (colloque, vacances, fête familiale, etc.) ou non programmé (décès). Le territoire apparaît comme un contexte d'action, qui révèle ou empêche l'action, la rend possible ou non, la facilite ou la rend hasardeuse. Dans le cadre dialectique associant liberté et contrainte, observé du côté de l'individu, c'est-à-dire dans le cadre de « situations » telles que définies précédemment, le territoire en est dans le cadre de cette recherche la dimension première.

B. De la méthode prévue à la démarche menée

La question centrale de la recherche, à savoir, quelles sont les conditions pour une durabilité des espaces et des sociétés dans les périphéries urbaines engage la recherche à identifier les mécanismes qui sont à l'œuvre, d'un côté dans la construction et l'organisation du périurbain comme espace de vie, et d'un autre côté dans la constitution de l'habiter périurbain. L'enquête menée a donc poursuivi un double objectif : interroger les individus et leurs pratiques, analyser les territoires qui forment la situation dans laquelle s'inscrivent les pratiques. Nous avons défini que la capacité à habiter des individus du périurbain résulte à la fois des compétences individuelles mais aussi de la manière dont ils concilient les opportunités et contraintes du territoire. Ainsi tous les territoires n'offrent pas les mêmes conditions et les mêmes possibilités d'actions pour les individus, ce qui, en relation avec les compétences de chacun à se déplacer, et à pratiquer les espaces, joue, influe sur les potentiels leviers pour une durabilité des mobilités périurbaines. Ainsi trois notions ont particulièrement guidé la conception de l'enquête, celle d'individu, de pratiques et de territoire. Nous en précisons ici les contours avant de présenter et de justifier les différentes méthodes mises en œuvre dans notre enquête.

B1. Individu, pratiques et territoires

B1.1. Conception de l'individu

Le préalable méthodologique sur lequel repose cette recherche est le couplage qui existe dans la réalité et qui est à préciser dans l'utilisation méthodologique qui en est faite, entre l'individu et le territoire. Nous pensons que seul ce couplage permet, outre la réponse à notre

question de recherche, une évaluation de la durabilité actuelle et potentielle d'une société, dans une de ses déclinaisons spatiales, le périurbain – et spécifiquement : le périurbain tourangeau. Ce parti pris méthodologique permet également d'éviter d'avoir recours à des méthodes évaluatives macroscopiques, passant par la constitution de grilles d'analyse construites a priori à partir d'indicateurs dont la dimension normative et arbitraire n'est plus à démontrer. La durabilité, comme notion ayant une portée opératoire, se construit dans ce couplage, qui est en même temps une confrontation entre individu et territoire. Partant de l'individu, la démarche donne à la recherche une direction vers la compréhension, l'analyse et l'évaluation de la société dans ce qu'elle a de durable ou de potentiellement durable, par deux moyens :

- D'une part, le passage de l'individu au groupe ou, au moins, à la collection d'individus. Bien que l'échantillon choisi soit, étant donné le protocole d'enquête présenté par la suite (cf. II), relativement restreint, des tendances, voire des invariants tout autant que, de façon complémentaire, de la diversité irréductible, se feront jour. Chaque individu, dans le discours qu'il tiendra à l'enquêteur, c'est-à-dire dans le récit de lui-même qu'il fera à l'enquêteur et à lui-même, ne saurait se positionner comme étant totalement déconnecté, isolé de tout contact social. Tout récit a besoin d'un décor qui est aussi actant. Parlant de lui (et notamment de sa mobilité, de sa spatialité, de son identité spatiale et de son habiter), il montrera, en mode implicite comme en mode explicite, un réseau d'individus, globalement centré sur sa personne, qui partagent sa mobilité, comme accompagnant, concrètement ou en pensée, ses déplacements, comme motif objectif, ou comme prétexte au déplacement, ou de l'absence de déplacement et, par-là-même, qui participe à la construction de son identité sociale et de son vivre ensemble.
- D'autre part, toute pratique individuelle, tout comportement est nécessairement inscrit à la fois dans une durée (ou une succession) et dans un espace ou une série d'espaces emboîtés, juxtaposés ou organisés de manière réticulaire. Ce faisant, l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie et de l'utilisation qu'il en fait, le produit de ce que la société lui permet d'être. Par conséquent, au-delà de sa particularité qui fait de l'individu une individualité, il est toujours en même temps représentatif de quelque chose qui le dépasse (un type, une catégorie, un groupe, une société, etc.) de même que ses pratiques et comportements sont eux aussi toujours en même temps spécifiques et représentatifs de catégories d'être ou de catégories d'action, ou encore, de façon plus floue, de figures (Chalas, 2001). Intégré dans la société, en situation, l'individu intègre celle-ci en lui et en restitue, la re-construisant, certains aspects dont la difficulté est de préciser lesquels.

Au final, quel est cet individu ? Comment, dans cette recherche, le considérons-nous ? De façon globale, nous considérons l'individu plutôt comme un individu-aujourd'hui (ou hier ou demain) c'est-à-dire comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation-sociale-aujourd'hui :

- La trajectoire d'un individu est l'ensemble des individus-aujourd'hui passés, présents et à venir qu'a été, est et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement. On suppose ainsi une cohérence d'ensemble de cette trajectoire, une cohérence temporelle qui permet au chercheur de possiblement trouver une trame d'explications causales et conséquentielles, c'est-à-dire d'expliquer l'individu d'aujourd'hui par les individus qu'il a été précédemment, et par ceux qu'il sera dans le futur. Il est le résultat aujourd'hui de ce qu'il a été et de ce qu'il a décidé dans le passé et le résultat par anticipation de ce qu'il sera. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce *là* n'est pas que spatial même si l'individu est éminemment un homme spatial (Lussault, 2007) c'est *parce qu'il* a été ce qu'il a été, et *parce qu'il* sera ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. La

formulation ne doit pas prêter à confusion en laissant entendre un déterminisme lourd qui apparenterait cette trajectoire à une destinée décidée ailleurs, ou à une capacité absolue de l'homme à s'affranchir de toutes contraintes, mais au contraire la capacité de l'individu à se projeter, à anticiper, et à se remémorer, bref à influencer sur sa propre trajectoire, en saisissant les opportunités qui s'offrent à lui et/ou en minimisant les contraintes d'une situation qui s'impose à lui.

- La situation est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités... qui se présentent à l'individu.
- La situation influence l'individu-aujourd'hui et donc sa trajectoire mais la trajectoire, par son caractère cohérent et, en partie, voulu, contribue au choix de la situation.
- La trajectoire passée est la succession des situations passées dans ce qu'elles ont eu d'influence, de prise sur l'individu.

Les rapports entre les tranches de vie passées et la situation actuelle peuvent être représentés de la sorte (Figure 2) :

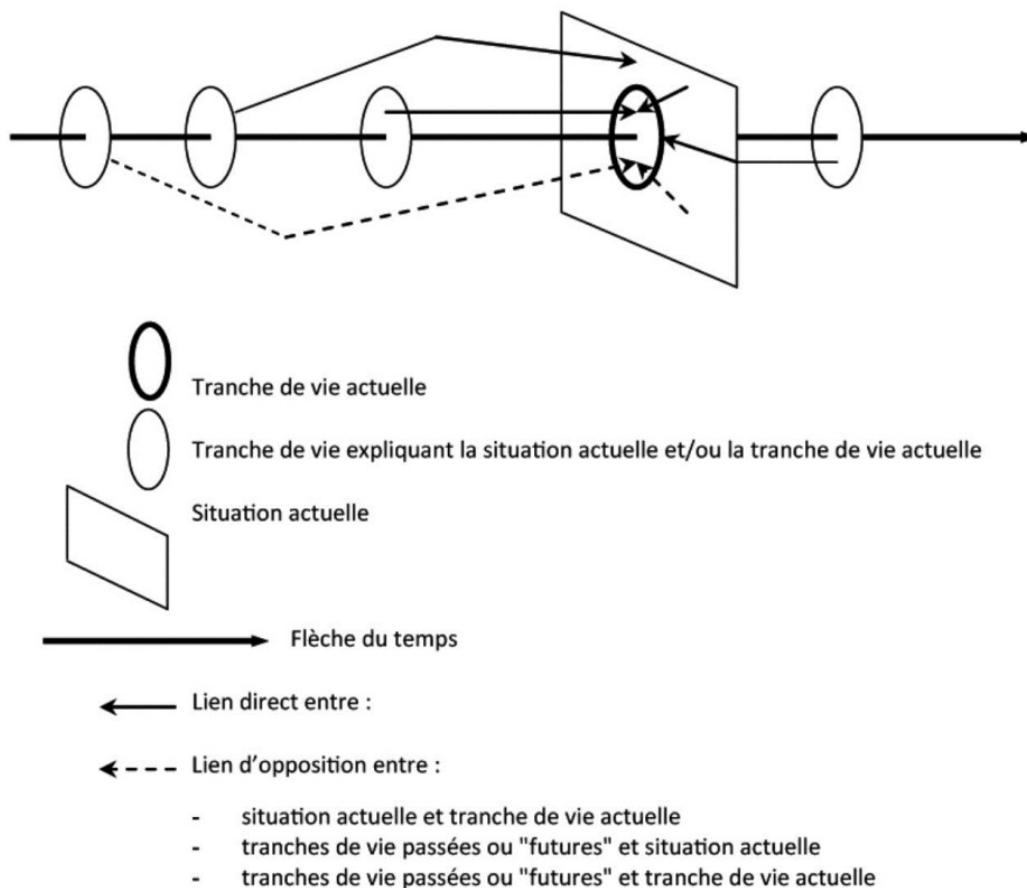


Figure 2. La trajectoire de vie d'un individu entre tranches et situation

D'après les résultats des recherches menées sur l'habiter (SCALAB, EhEA) il a été montré que la trajectoire d'un individu pouvait être considérée comme un tout, qui se construit et se reconstruit au gré des différents changements de parcours et reconfigurations des spatialités. Dans ce contexte, l'individu peut être considéré, regardant la totalité de sa trajectoire et des situations spatiales dans lesquelles il a été amené à organiser sa spatialité, comme œuvrant par héritage (héritage social, héritage familial, habitude, routine...) ou par rupture. Il est en même temps autonome vis-à-vis de la situation et contraint pas celle-ci. Par ailleurs, ayant une certaine représentation de lui-même, son autonomie objective et son niveau de contrainte objectif est nuancé par la croyance qu'il porte sur son autonomie (augmentant et diminuant ainsi celle-ci) et sur les contraintes dont il a une connaissance partielle et qui, pour certains, ne sont que des contraintes qu'ils s'imposent à eux-mêmes sans que cela leur soit imposé de l'extérieur. Ainsi, l'individu a des compétences, notamment spatiales, des incapacités, des prétentions (compétences pensées mais non effectives) et des complexes (compétences non pensées mais qui seraient effectives si elles étaient connues et reconnues). Dans les choix qu'il fait, il peut être ou prétendre être ou non durable.

L'individu est pris dans ses deux dimensions spatiales : il est localisé (et localisable), voire multi-localisé, et mobile (et repérable dans sa mobilité). Il est l'un des moyens utilisés pour obtenir le matériau de base via le discours, pour notre recherche.

L'individu, du fait, entre autres, de son autonomie et de sa position en situation et doué de la capacité de réflexivité. La réflexivité est la capacité à réfléchir sur soi, à se réfléchir. Le résultat est, entre autres, un reflet analysé par sa propre réflexion. Ainsi, il a non seulement une connaissance de lui-même mais aussi une connaissance de la connaissance qu'il a sur lui. De même, dans la mise en œuvre méthodologique, il a une image de lui-même en situation d'enquête, qui rejaillit sur cette situation et module le discours donné dans cette situation. C'est cette réflexivité qui amène une partie des biais d'enquête révélés et explicités par de nombreux auteurs mais c'est aussi celle-ci que nous cherchons à mettre en œuvre en présentant à l'individu une image, partielle de lui-même, en l'occurrence la carte précise de l'ensemble des déplacements qu'il aura opérés pendant une semaine et géolocalisés par le biais d'un GPS, carte qui fait donc aussi office de miroir.

B1.2. Les pratiques de l'individu

L'intérêt d'observer les pratiques spatiales à l'aune du sens qu'elles prennent pour l'individu s'affirme. Dans de nombreux cas, il est ainsi fait état de l'importance des représentations individuelles et sociales dans l'analyse des pratiques mobiles. Les représentations sont alors envisagées comme un ensemble de référents dont disposent les individus, dont ils usent selon les situations, selon les acteurs en présence, selon l'organisation fonctionnelle de l'espace, et notamment dans le cas de leurs pratiques de déplacement (Carpentier, 2007b). Les comportements de mobilité dépendent tout à la fois du contexte social les inscrivant dans un réseau de relations, du contexte spatial renvoyant aux ancrages et aux pratiques, et du contexte cognitif propre aux représentations individuelles (Ramadier et al., 2007). De sorte que le système formé par la mobilité et sa représentation impacte la production des pratiques spatiales, les déplacements et la constitution de réseaux d'appartenances sociales multiples. L'individu se construit, construit son identité, en même temps qu'il construit son espace, multipliant les mobilités comme autant de concrétisations de réseaux d'affinités socio-spatiales plus ou moins éphémères – la métaphore de l'« homme pluriel » fleurit (Lahire, 1998), et son mode d'habiter est désormais « poly-topique » (Stock, 2006). Pour Mathis Stock cette nouvelle donne qu'introduit la mobilité, et l'individualisation croissante des comportements et des stratégies spatiales, suscite de nouveaux modes d'habiter d'autant plus mobiles, individualisés et pluriels. Les réseaux socio-spatiaux construits sur la base d'appartenances identitaires multiples prennent ainsi des formes de plus en plus éclatées, en même temps qu'ils entretiennent l'accroissement des mobilités. Individu pluriel et individu

mobile : la (co)incidence de ces images invite à l'étude approfondie du « sens des mobilités » (Bailleul et Feildel, 2011), des significations que revêtent pour l'individu ces pratiques tant sur le plan individuel, social que spatial. La déclinaison essentiellement géographique de la mobilité n'est plus satisfaisante, celle-ci étant aujourd'hui envisagée comme « fait socio-spatial » (Carpentier, 2007a). De manière générale, la problématique de la mobilité s'enrichit du sens qu'elle prend pour l'individu, faisant ainsi une large place à la compréhension des logiques d'action, des stratégies, que chacun développe dans la construction de son *rapport au monde*, de son *habiter*.

B1.3. Le territoire comme construction politique et sociale

De ce fait, dans le couplage individu-territoire, le territoire de recherche est aussi la superposition de couches déconnectées a priori que sont chacun des territoires personnels. Il est nécessaire de mobiliser l'idée d'habiter poly-topique de Mathis Stock (2006), tant il est vrai que nous sommes dans une société valorisant la mobilité et, par conséquent la multiplicité des lieux (topos). Le territoire de chacun est composé, à l'image de ce qu'ont pu montrer SCALAB et EhEA, d'un ensemble de lieux reliés par des liens. Aussi, parlerons nous plutôt d'habiter réticulaire, la notion de réseau n'induisant pas de hiérarchie entre arcs et nœuds, entre liens et lieux, alors que poly-topique gomme dans la terminologie employée mais non, semble-t-il dans l'intention de son auteur, la dimension « relation », sur laquelle nous mettons l'accent dans cette recherche sur la mobilité.

Corrélativement à cela, les effets de lieux ont largement été analysés, que ce soit en terme de comportement, d'attachement, etc. beaucoup moins des effets de liens mis pourtant en évidence très récemment par Benoît Feildel (2010). La mobilité croissante, sorte de néo-nomadisme, contribue à renforcer l'impact des effets de liens par rapport aux effets de lieux, sur la construction de l'habiter et plus particulièrement sur la construction du rapport affectif à l'espace (Feildel, 2010).

On peut en première approche qualifier les liens de lieux mobiles, plus exactement qualifier des objets matériels qui permettent de faire ces liens (habitacles de voitures, habitacles de TER, etc.) de lieux mobiles. Nous référant à Augustin Berque, le lieu est l'extension spatiale d'une action. C'est là où je fais telle chose, ce qui est à entendre d'une façon similaire à l'unité d'action et l'unité de lieu (ainsi que l'unité de temps) du théâtre classique. De ce fait, action et lieu étant liés, le lieu est l'unité d'espace où la notion de distance n'est ni valide ni utile. Cela ne signifie pas que le lieu est la plus petite unité de géographie humaine. Il peut y avoir des lieux de toutes tailles. Aussi, nous référons-nous à une définition sémantique : est lieu tout espace nommé dans une situation de relation qui ne requiert pas plus de précision. L'individu dans ses lieux sera donc l'objet de notre recherche.

Au final, le territoire personnel peut s'analyser comme organisation réticulée de lieux, reliés par des liens qui sont eux-mêmes des lieux dont la caractéristique majeure est d'être mobile. Le terrain de recherche est l'ensemble des territoires personnels autour de l'agglomération de Tours et en relation avec ce pôle urbain.

B2. Choix et justifications des méthodes

Le protocole de l'enquête PériVia, interrogeant à la fois la construction du territoire périurbain et les modes d'habiter, est un protocole multiple cherchant à combiner le plus possible des résultats issus du monde professionnel de l'aménagement, avec une analyse fine de la vie quotidienne dans les lieux dont ces professionnels ou élus ont la charge. La manière dont ont été pensées les différentes méthodes a été guidée par l'objectif de comprendre les acteurs en situation, qu'ils soient acteurs du territoire ou habitants, de comprendre leur représentation de la durabilité et les modèles auxquels ils se réfèrent pour la mettre en œuvre dans leurs pratiques professionnelles ou dans leurs pratiques spatiales au quotidien. La méthode qui a servi de fil conducteur à l'enquête est donc celle de l'entretien, mais une

réflexion approfondie sur la nature de cet entretien, sur ses conditions de réalisation et sur son contenu a été menée. C'est ce que nous présentons dans cette partie.

B2.1. Du côté des acteurs institutionnels et de leurs territoires institutionnels

L'objectif de l'enquête menée auprès des acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement de la Région Centre était de saisir et d'analyser, les représentations circulant dans ces milieux professionnels et structures administratives autour des notions de périurbain, de mobilité et de durabilité que nous articulons dans notre recherche.

L'analyse particulière des mobilités périurbaines en Indre-et-Loire à partir des pratiques des individus est couplée, enrichie par l'analyse de l'offre territoriale. Cependant, en matière de durabilité, et notamment par le fait que ces préoccupations sont encore récentes en aménagement-urbanisme, l'offre territoriale existante ne suffit pas à envisager pleinement les conditions et opportunités d'une mutation des comportements. C'est pourquoi il apparaît important, en complément d'un diagnostic de l'existant, de mener l'enquête sur l'offre territoriale « en projet », celle qui émergera, à moyen terme, des politiques encore en cours de réalisation, d'expérimentation qui sont portées par les différents acteurs territoriaux d'Indre-et-Loire.

Dans un premier temps cette offre territoriale en projet a été analysée à travers les documents de planification et de gestion territoriale disponibles, en ayant le souci d'identifier comment les problématiques de la mobilité, de la durabilité et de l'habiter périurbain sont perçues par les acteurs et quelles actions ils engagent dans ces différents domaines. L'approche des documents de planification et de gestion des territoires périurbains (SCoT, PDU, Charte de Pays, Contrats de Pays) a été menée dans le cadre du mémoire de recherche d'Emilie Rondeau, étudiante en Master 2 au Département Aménagement. La finalité de ce travail a été d'analyser et de comparer les objectifs identifiés en matière de mobilités durables dans le cas de l'Indre-et-Loire et plus particulièrement du SCoT de l'agglomération tourangelle, avec ceux d'autres territoires (Rennes, Lyon, Nantes, etc.). Ce mémoire de recherche a identifié et évalué de manière comparative les différentes mesures envisagées ou en cours de réalisation dans ces territoires, du point de vue de la durabilité qu'ils proposent en termes de mobilité et d'habiter périurbain (Rondeau, 2011).

Dans un second temps, a été mise en place une enquête qualitative sur la vision de la durabilité du périurbain chez les acteurs qui ont en charge ces territoires. Cette enquête précise les opportunités et les contraintes qui sont aujourd'hui identifiables dans l'action territoriale dans le périurbain tourangeau (capacités d'innovation, contraintes actuelles, juridiques, financières, techniques, etc.). L'enquête a été menée sous la forme d'un *focus group (entretien collectif)* rassemblant les acteurs techniques de l'Indre-et-Loire. Cet entretien collectif a nécessité pour sa préparation et pour nourrir les débats, la réalisation préalable d'un diagnostic territorial poussé des mobilités et de la durabilité potentielle à l'échelle du département. Cette analyse de l'offre territoriale en Indre-et-Loire et son évaluation en termes de durabilité a permis d'une part à l'équipe des chercheurs de s'imprégner du terrain d'étude, mais aussi d'être la base du débat mené pendant l'entretien collectif avec les acteurs du territoire. En parallèle de ce diagnostic critique de l'offre territoriale dans le périurbain tourangeau, et pour compléter l'analyse de la vision des acteurs en matière de durabilité du périurbain, accessible à travers les documents de planification et les actions mises en oeuvre, la nécessité d'une enquête a été ressentie. Ainsi les chercheurs de l'équipe IPAPE ainsi que qu'un groupe d'étudiant travaillant sur le diagnostic ont organisé courant novembre 2010 un focus group avec un échantillon d'acteurs professionnels. Ce groupe de discussion a retenu pour thème la durabilité du périurbain tourangeau et proposé aux participants de réfléchir collectivement aux opportunités et aux difficultés d'une telle politique d'aménagement.

L'intérêt de la méthode est dans la technique du *focus group*. En effet, un *focus group* est un type d'entretien collectif dont l'objectif est l'obtention d'informations relatives aux opinions, attitudes et expériences d'un groupe d'individus réunis autour d'un sujet précis qui peut relever de différents domaines (politique, culturel, identitaire, d'aménagement, etc.). Il consiste au recueil d'un large éventail de discours (points de vue, opinions, informations, souvenirs) autour d'objets consensuels ou conflictuels. Mobiliser une telle démarche permet de comprendre, d'analyser et de décomposer les fondements des opinions exprimées par les participants dans la mesure où le focus group porte sur les représentations qu'ont les acteurs et qui conditionnent leurs actions sur le territoire ou sur tout autre objet. Il donne à voir comment les interprétations des sujets sont liées aux valeurs et normes (culturelles, sociales, professionnelles) partagées au sein du groupe d'acteurs.

Rassemblant une diversité d'acteurs professionnels (Région, Département, collectivités locales, associations) le groupe de discussion a permis d'élucider les représentations que se font ces acteurs de la problématique, mais aussi des moyens d'action à mettre en œuvre, individuellement ou collectivement pour tenter de répondre à ces enjeux. L'objectif d'un tel focus group a aussi été de mettre à jour les difficultés que rencontrent les acteurs territoriaux pour coordonner leurs actions (gouvernance), pour penser d'une manière globale le problème de la durabilité (approche globale), et enfin pour mener concrètement leurs actions (outils techniques). À partir de la retranscription des échanges, nous serons en mesure d'identifier la vision du périurbain tourangeau durable que prônent et que défendent les acteurs territoriaux (cf. III). Cette vision permettra une analyse et une comparaison de l'offre territoriale « en projet » et de l'habiter périurbain tel que nous l'identifions grâce à l'enquête auprès des habitants.

B2.2. Du côté des habitants et de leurs pratiques

Dans cette partie nous présentons les justifications théoriques et méthodologiques de l'enquête menée auprès d'un échantillon d'individus, habitant ou pratiquant le périurbain tourangeau. Nous reviendrons plus en détail sur les conditions du choix de l'échantillon et sur la réalisation de l'enquête dans la partie II. Il s'agit ici de mettre en évidence les objectifs et principes généraux de cette enquête qualitative et compréhensive.

Le terme « expliquer » est à prendre dans une extension sémantique large et il ne correspond pas à une explication que le chercheur donnerait d'un « ici maintenant » dont il aurait connaissance, mais à l'explication que se donne l'individu lui-même quand il est mis en situation de faire émerger le sens que seul lui-même peut donner à son « ici maintenant », l'idéal étant que l'individu lui-même se demande cette explication et non qu'elle soit à fournir au chercheur. Nous avons ailleurs (Martouzet *et al.*, 2010) présenté une méthode de manière à ce que la demande du chercheur – malgré tout inévitable – soit masquée et que l'individu se sente en situation de se répondre à lui-même.

Que signifie « expliquer » dans ce cadre ? Certains éléments (des paroles entendues, des événements, des ambiances, des sensations...) de la vie passée d'un individu expliquent en partie sa situation actuelle. Par exemple, le discours francophile d'un père allemand auprès de sa fille explique en partie la venue de sa fille en France, des années plus tard. De même, des éléments encore virtuels, positionnés dans un futur encore non advenu mais espéré, attendu, craint, fantasmé, souhaité, anticipé, voulu, préparé par un individu permettent d'expliquer en partie sa situation actuelle. Cependant, et on le sent tout de suite, ce type d'explication n'est pas satisfaisant : le terme expliquer ainsi utilisé relève du langage courant. Ce type d'explication n'est pas, non plus, suffisant car un élément n'explique pas à lui seul une situation actuelle, ni même une partie de celle-ci et l'on ne peut être sûr du lien qui unit l'élément explicatif de l'élément expliqué. Un discours francophile tenu 40 ans plus tôt ne peut être tenu pour la cause d'une localisation actuelle en France. En fait, les éléments passés et ceux qui relèvent d'un

futur anticipé préparent la survenue de tel élément de la situation actuelle. Ainsi, le discours francophile prépare mais n'explique pas au sens précis du terme la venue en France. Par ailleurs, chaque élément pris isolément et chaque composition d'éléments pris conjointement préparent une multitude d'autres situations dont une seule surviendra. Il faut donc se méfier du caractère explicatif de tel élément car celui-ci aurait aussi expliqué d'autres éléments. En revanche, un faisceau d'éléments (le discours du père, la visite de villes françaises, l'apprentissage de la langue...) aura un caractère explicatif plus important sans pour autant donner une explication pleine et entière. Un faisceau d'éléments préparant est composé d'éléments non connectés (un discours francophile à tel moment et une visite touristique à tel autre moment ou éventuellement au même moment et tous les deux préparent la venue définitive en France) et d'autres qui sont connectés (par exemple, un discours francophile qui prépare une visite touristique en France et l'ensemble prépare la venue définitive en France). Ces éléments préparant la situation actuelle font en fait augmenter la probabilité que la situation actuelle, celle qui est finalement advenue, advienne. De même, les déplacements sont la face objective, au moins objectivable, mesurable de la dimension spatiale dynamique d'un individu tandis que sa mobilité est l'ensemble des éléments ayant présidé à ses déplacements, ceux qu'il a effectivement faits, ceux qu'il a envisagés, ceux auxquels il a renoncé. Par ailleurs, ces couples spatialité-habiter et déplacements-mobilités ne se situent pas au même niveau dans la mesure où la mobilité (et donc les déplacements qu'elle implique) est une modalité – la modalité mobile – de l'habiter. Elle n'en est qu'une modalité. Une autre serait celle du statique (dont le versant objectif serait l'ensemble des localisations), soit la manière d'être-là, les facteurs qui l'expliquent, les intentions qui y président... De cette façon, on illustre plus clairement le fait que l'habiter est composé des éléments relevant des lieux, d'autres relevant des liens, enfin d'autres encore relevant de la relation entre liens et lieux. Par exemple, dans une situation actuelle (faite de possibles et de contraintes), pour un individu ayant une certaine trajectoire (et donc une compétence spatiale dont il a une connaissance relative des limites), cet individu peut se trouver dans l'obligation de concilier nombre d'éléments (liés à sa situation et à sa trajectoire) oscillant entre l'optimisation de la localisation relativement aux possibilités de déplacements. Le propre de la modernité périurbaine est d'être au plus près de la meilleure place (permettant de minimiser les déplacements) étant donné des ressources qui l'amènent à ne pouvoir y être et donc à être obligé de se déplacer. C'est la version fonctionnelle du couple « être à la bonne place » / « être à la bonne distance » (Lussault) des relations sociales.

Qu'est-ce que justifier ? Comment l'entendons-nous dans le cadre de cette recherche ?

La difficulté est d'abord d'ordre sémantique puisque d'une part ce terme recouvre plusieurs sens, qui, bien que proches, s'opposent les uns aux autres et, d'autre part, l'un des sens les plus communément attribué à ce terme lui confère une portée péjorative et donc tend à diminuer l'action, la décision, le comportement, l'attitude qui doivent, pour une raison ou pour une autre, être justifiés.

En ce premier sens, péjoratif, l'acte de justification vise à proposer de bonnes raisons qui non seulement ne sont pas celles qui ont amené à rendre effectif cet acte, mais de plus masque celle-ci alors même que la personne ayant fait cet acte, et en est donc responsable, sait que les raisons pour laquelle il a agi ne sont pas bonnes. « Quand on veut justifier une mauvaise action, on trouve toujours de bons arguments. » écrit André Maurois (1956), ce que confirme à sa manière Fedor Dostoïevski⁵ : « L'homme est habile à justifier tous ses désirs. ». La justification apparaît comme un exercice de langage visant à donner à autrui les beaux atours d'une intention qui aurait pu présider à l'action mais ne l'a pas fait. Ce type de justification est jugée

⁵ Cette phrase peut aussi être lue dans la Chronique des Trois Royaumes.

moralement répréhensible « Mieux vaut obéir sciemment à ses passions qu'avilir sa raison à les justifier » (Rostand, 1952).

Cependant, justifier est aussi synonyme d'expliquer : "Tout est logique. Comprendre, c'est justifier." (Eugène Ionesco). Justifier c'est donner aussi à entendre (cela reste un acte de langage) à autrui les raisons qui ont poussé à l'action. En ce sens, justifier se distingue néanmoins d'expliquer dans la mesure où justifier semble devoir attendre une évaluation (morale), alors qu'expliquer serait neutre. De là découle le travers cité plus haut : puisqu'il y a ou il risque d'y avoir évaluation de celui qui justifie son action auprès de quelqu'un d'autre, il peut être enclin à ne pas donner les vraies explications mais des explications valorisantes (ou moins dévalorisantes que les « vraies » raisons).

Reste le cas où le locuteur et l'interlocuteur de cet acte de langage est la même personne : elle SE justifie : « Se justifier, tel est le premier devoir envers soi-même » (Laguirand, 1963). Dans cette phrase, Laguirand parle bien de devoir envers soi-même et évoque ainsi la nécessité de rechercher les vraies raisons qui ont conduit à l'action, ne pas se mentir à soi-même. De là aussi découle l'idée du caractère péjoratif de la justification, lorsque l'on dit d'une personne qu'elle se justifie aux yeux d'autrui, qu'elle cherche à se justifier. Si la situation est bien celle d'une introspection, il y a bien le risque du mensonge à soi-même mais non le poids du regard de l'autre. Si se justifier doit se faire en supportant ce poids, comme, par exemple, dans le cadre d'un entretien pour les besoins d'une enquête, alors le risque est grand d'une justification partielle et partielle.

Cela signifie que dans le cadre des entretiens menés, évacuant, autant que possible, toute dimension normative qui amènerait l'enquêteur à juger l'action et ses intentions, et bien que, nécessairement, la personne enquêtée ne puisse pas ne pas envisager ce possible jugement, est définie comme justification les éléments de discours donnant sens, aux yeux de la personne elle-même, à des actions, décisions, attitudes, comportements relatées dans ce discours, donnant du moins suffisamment de sens pour qu'il puisse être dit. Si, par la suite, c'est-à-dire lors de l'analyse de l'entretien il apparaît que cet élément de discours donnant sens s'avère être contradictoire (avec un autre élément de discours ou avec d'autres éléments de connaissance que l'enquêteur peut avoir sur la personne enquêtées, à travers les tracés obtenus par les GPS notamment, alors pourra être remis en cause cet élément de justification dans sa valeur réellement explicative.

Le choix des populations à enquêter, ainsi que le protocole retenu dans le cadre de cette investigation, poursuivent deux logiques complémentaires qui correspondent aux hypothèses de la recherche PériVia, entre mobilité et durabilité. Partant du principe fondateur que la durabilité des espaces périurbains dépend en partie de la faculté des individus à le traiter comme tel, en lien avec leurs capacités en termes d'habitat et de mobilités, une des entrées retenues pour cette recherche, à côté, et de façon complémentaire aux traditionnelles analyses sociospatiales du phénomène périurbain, revient à questionner les manières de faire avec l'espace, autrement dit l'habiter, d'un ensemble d'individus pris dans un système d'opportunités et de contraintes tant en termes d'habitat que de mobilité.

Ce faisant, le protocole élaboré pour mener à bien l'investigation sur la prise en compte des enjeux de durabilité dans les espaces périurbains doit nous permettre d'évaluer la capacité des individus à opérer la transformation de leur mode d'habiter, entre choix résidentiels et pratiques de mobilité, en vue de la réalisation d'un mode d'occupation durable des espaces. L'échelle d'étude empirique qui découle de cette orientation spécifique de la recherche est donc celle d'un ensemble d'individus, pris isolément et interrogés sur leur capacité individuelle, nécessairement contextuelle et donc aussi collective, à mettre en œuvre les conditions de réalisation de la durabilité des espaces périurbains. Très concrètement, le protocole imaginé dans le cadre de la recherche PériVia vise la compréhension des modes

d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations spatiales que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le protocole d'enquête mis en œuvre est bien d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité, la mobilité, à l'épreuve de la durabilité des espaces.

Le protocole élaboré dans le cadre de la recherche PériVia vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations spatiales que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le protocole d'enquête mis en œuvre et explicité ci-après est bien d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité, la mobilité, à l'épreuve de la durabilité des espaces.

Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés a priori comme périurbains, habitants du périurbain et se revendiquant comme tel, mais aussi personnes développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité, sur leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, leurs modes d'habiter. L'approche adoptée vise notamment à confronter le discours des habitants à la réalité de leurs pratiques spatiales.

En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression en première instance de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile » avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu.

- Dans un premier temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités » précédant un relevé GPS objectif des pratiques spatiales des individus. Dans ce premier temps, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Cela permet d'établir par le discours un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit de mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc. des individus, incitant l'individu à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête.
- Dans un deuxième temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS permettant de « pister » l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette seconde étape nous obtenons donc un relevé objectif et exhaustif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données permettent dès lors d'opérer une mesure statistique et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un

traitement cartographique de la trace GPS, l'identification des temps et des modes de déplacement, ainsi que l'identification des principaux lieux fréquentés par l'individu, autrement dit l'identification de l'échelle spatiale de son habiter. L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales.

- La troisième et dernière étape du protocole d'enquête consiste ainsi à revenir vers l'individu interrogé et pisté pour lui soumettre, au cours d'une phase d'entretien dite de réactivation, l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul et Feildel, 2011 ; Feildel, 2010 ; Martouzet *et al.*, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes, cette dernière étape devant nous permettre d'approfondir avec l'individu lui-même les conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

C. Etats de l'art et spécificité du périurbain

L'état de l'art sur la question du lien entre périurbain, mobilité et durabilité dans l'habiter vise tant les connaissances qui existent sur ce couplage que les questionnements, débats et controverses ainsi que les aspects d'ordre méthodologique auxquels ces thématiques renvoient. L'état de l'art contribue à la problématisation / interdisciplinarisation de l'objet de recherche, et précise le cadre de recherche.

La question que nous posons, concernant la durabilité potentielle des territoires en fonction de ce qu'en font les gens nécessite la compréhension du fonctionnement du système composé des notions, qui seront examinées ici dans un premier temps de façon déconnectée les unes aux autres, à savoir la durabilité, l'habiter, en lien avec la spatialité, la mobilité mise en relation avec l'ancrage, enfin le périurbain qui apparaît tout autant comme terrain d'application de notre question que comme objet à questionner.

Dans un premier temps, ces notions examinées, non de façon à en relater l'exhaustivité des connaissances accumulées par la communauté scientifique, ni l'ensemble des débats actuels y ayant trait mais les éléments utiles à la question de recherche. Ensuite, elles seront croisées pour en noter les interactions susceptibles d'organiser notre propos.

C1. Notions

Ainsi que signalé précédemment, les notions majeures relatives à ce travail ont déjà été abordées lors de travaux antérieurs, notamment les recherches intitulées Scalab - Les échelles de l'habiter et EhEA - Espaces habités, espaces anticipés. Celles-ci ont davantage porté sur les questions spatiales, cherchant à clarifier la construction des relations entre habiter et spatialité, en prenant en compte la mobilité, bien que celle-ci apparaisse alors de façon seconde. La durabilité n'a été dans ces recherches appréhendée que de façon périphérique puisqu'elle est apparue comme l'une des clefs de compréhension parmi d'autres du rapport de l'individu à l'espace. De même, le périurbain n'avait alors pas été lu comme une modalité territoriale particulière mais comme une possibilité d'organisation spatiale parmi d'autres, au même titre que la ville, le rural, d'autres échelles d'espaces.

La conjonction ici est celle de l'échelle territoriale, celle du périurbain, et l'échelle temporelle, celle du quotidien amenant à considérer les pratiques ordinaires, celles qui se confrontent journalièrement, par des routines, des opportunités, des ruptures aussi, etc. à la réalité du terrain que nous évaluons en rapport avec l'injonction de la durabilité que la société envoie à l'individu.

C1.1. La durabilité

La durabilité n'est pas envisagée sous un angle technique ni dogmatique permettant de dire ce qui est durable et ce qui ne l'est pas. Elle est analysée ici sous deux angles majeurs que sont, d'une part, la différence et le passage éventuelle entre une durabilité potentielle et une durabilité effective qui suppose d'examiner la capacité sémantique de l'adjectif « durable » à être appliquée. D'autre part, seront abordées expressions « durabilité forte » et « durabilité faible ».

Durabilité potentielle, durabilité effective

La durabilité n'est pas une qualité intrinsèque d'un objet technique ou d'un territoire. Pour qu'il y ait durabilité effective d'un territoire, il est nécessaire que celui-ci, potentiellement durable, soit compris comme recelant ces potentialités de durabilité que seule la pratique peut faire émerger et rendre, dans les faits, effective. Partant de cela, les espaces périurbains des villes moyennes de France, comme tout espace habité et pratiqué, peuvent être considérés comme possiblement durables, selon ce qu'en font les individus dans leurs pratiques quotidiennes.

L'adjectif durable est ambigu, tant dans le flou sémantique qui entoure sa, voire ses définitions, que dans la possibilité d'application de ce qualificatif à un substantif – un objet technique (voiture, téléphone portable...), l'espace, le territoire, le périurbain, la mobilité, l'habiter, etc. Dit autrement, le caractère durable peut-il et doit-il s'appliquer exclusivement ou indifféremment à des pratiques et actions, aux projets ou, uniquement à des objets ? Et si cela s'applique à des objets matériels, alors à quels types d'objets et sous quelles conditions ?

De toute évidence, l'application de cet adjectif à ce qui relève de l'action, au sens large, est envisageable et cette action peut être dite durable pour peu que l'on y attache l'idée à la fois d'une intention (par la définition d'un objectif, même flou, même inconscient) et d'une manière de faire particulière pour atteindre cet objectif parmi d'autres possibles (moyens mis en œuvre, processus enclenchés, conséquence de la mise en œuvre de ces moyens dans ces processus). Une action peut être dite durable car il est possible d'en mesurer les conséquences en termes de durabilité, quel que soient les critères et indicateurs construits et utilisés pour cette mesure. En ce sens, un objectif, une visée, un projet, bref ce qui relève d'une visée, peuvent être dit durables ou non durables, voire plus ou moins durables, de même que peut ce qui relève de ce qui permet d'espérer atteindre cette visée : l'utilisation de moyen, la méthode, la démarche, des pratiques, des actes, des décisions, des comportements, des attitudes. Si, formulé ainsi, nous distinguons fins et moyens, les uns et les autres peuvent être séparément ou globalement analysés et évalués en termes de durabilité pour peu que l'on en fasse la mesure des conséquences.

Un objet matériel peut-il l'être ? Si on répond par l'affirmative, c'est :

- en référence à ce qui a permis l'existence de cet objet (utilisation de matériaux, modalité de fabrication...),
- en référence à l'après-objet (délai de vie du déchet, réutilisation transformation possibles de l'objet...), ou encore
- en référence à l'utilisation même de l'objet (besoin en énergie pour le fonctionnement, pollution induite par ce fonctionnement...).

En bref, la durabilité associée à un objet est d'abord celle des processus qui sont ou qui ont été en œuvre ainsi que les processus qui vont découler de l'utilisation qui est faite de cet objet, c'est-à-dire les conséquences. L'objet lui-même se contente d'être. À strictement parler, on devrait réserver l'adjectif durable à ce qui relève de l'agir ou du processus.

Pour autant, l'expression « ville durable » existe, le « quartier durable » existe, et sont utilisées dans les discours. On pourrait dire alors d'un territoire – qui est pourtant un objet – qu'il est durable ou qu'il ne l'est pas. Cependant, il s'agit d'objets extrêmement complexes qui se confondent – sans doute en lien avec des rapidités de langage – avec leur fonctionnement et donc les processus en œuvre qui permettent ce fonctionnement.

Un territoire n'est donc pas durable en soi, il est d'abord ce qu'on en fait : ce n'est pas un simple objet, c'est plutôt un « objet vécu ». Son fonctionnement est durable si ceux qui agissent dans ce territoire, sur lui, grâce à lui ou malgré lui le font avec ces intentions, objectifs, pratiques, etc. tels que qualifiés précédemment. Le territoire ne peut être dit durable que si les pratiques qui s'y déroulent le sont, et elles ne peuvent l'être que s'il y a, à la fois, la possibilité donnée par le territoire et l'intention qui président à l'agir de tout ou partie des individus. Cela renvoie à notre approche, présentée précédemment reposant sur le couplage de l'individu et du territoire.

On dira alors d'un territoire qu'il est potentiellement durable et dans ce cas tout objet l'est plus ou moins par les possibilités d'utilisations qu'il offre. Un objet est potentiellement durable, c'est l'utilisation qui en est faite qui l'est effectivement. Cependant, la nature de l'objet incite ou pas, ou plus ou moins à telle modalité d'utilisation ou telle autre. Dès lors, la question n'est pas de savoir si le périurbain est ou n'est pas durable mais s'il peut l'être et si l'on a envie qu'il le soit, qu'il le devienne : est-ce que tel territoire périurbain ou le périurbain en général – si tant est qu'une telle généralité est définissable et descriptible – par ce qu'il offre ou n'offre pas comme caractéristiques en qualité comme en nombre (en moyens de transport, en logements, en activités et en loisirs, en lieux de consommation, localisation et structure spatiale de cette offre) empêche, permet ou incite les individus, qui restent détenteur de libre-arbitre (et de préférences personnelles qui orientent leur choix et donc leurs pratiques spatiales) qui se rapportent à ce territoire par les activités qu'ils y ont à avoir ou on des intentions, actions, pratiques, actes, comportements, projets durables ?

Le couplage territoire/individu n'épuise pas toute l'analyse de la durabilité potentielle d'un territoire, par le prisme des intentions présidant aux actes et actions individuelles, leur composition et les effets de leur composition. Le territoire est aussi une organisation spatiale relevant de dimensions multiples (économique, environnementale, sociale, culturelle...) et, en tant que tel, bien qu'une part d'auto-organisation existe, de même qu'une dimension temporelle qui fait que le présent est toujours en partie l'héritage des différents passés, cette organisation spatiale est aussi organisée par des instances ayant moyens, compétence et légitimité pour cela. De ce fait, la durabilité potentielle d'un territoire dépend aussi de ce qu'en font ces/ses organisateurs qui, eux aussi, ont des intentions contenus dans des actes, techniques ou politiques, dans des projets. Là encore, le territoire est ce qu'on (c'est-à-dire les pouvoirs publics associés à la sphère privée) en fait et veut en faire. Nous n'aborderons plus loin la question des pouvoirs publics à travers l'offre territoriale notamment : il faut bien considérer que le territoire tel qu'il est perçu, représenté et, par suite, pratiqué, incorpore ce que les pouvoirs publics font, ont fait ou feront dans la situation territoriale présente. Au final, s'il fallait définir cet ensemble, on devrait pouvoir dire qu'une société (à la fois objet et porteuse d'intentions) est plus ou moins durable dans le rapport qu'elle entretient – et réciproquement – avec l'individu, via le territoire qui est moyen – pour l'individu d'être, d'agir, de se déplacer et d'habiter, s'il le souhaite – de la durabilité et outil – pour la société, si elle envisage ainsi son évolution à venir – de cette même durabilité.

Durabilité faible, durabilité forte

Dans une perspective philosophique, la question du développement durable est abordée par le biais d'une opposition entre un sens fort et un sens faible de la durabilité. L'approche faible de la durabilité se sert de la notion de bien-être ou d'unité d'utilité pour affirmer le caractère substituable du « capital naturel » (ressources fossiles, eau, sol, parcs naturels, etc.) par un capital équivalent de connaissances et d'apport technologique qui vient

compenser la perte du capital naturel. Cette compensation est censée permettre de maintenir dans le temps le niveau de bien-être ou d'utilité des individus (Solow 1974, 1986, 1993). L'approche forte de la durabilité récuse la substituabilité entre capital naturel et capital de savoirs et de techniques. Elle soutient l'idée que le « capital naturel » présente une valeur non économique que l'approche faible ne prend pas en compte. Cette valeur est attribuée en raison de l'idée que le bien-être des générations suivantes dépend de l'existence d'un tel « capital naturel » qu'il convient donc de préserver (Daly 1996, Norton 2005).

Cette opposition entre durabilité forte et durabilité faible se rejoue aujourd'hui à propos de la ville durable. La conception faible de la durabilité urbaine prône une artificialisation sans limites de la nature, non pas sous la forme d'une pure et simple substitution d'un capital à l'autre, mais sous celle d'un contrôle de plus en plus poussé des processus naturels. Masdar City constitue une parfaite illustration de cette première conception qui fait des biotechnologies la condition de mise en œuvre du modèle urbain durable. L'autre conception, type quartiers durables *bottom up*, dite forte, correspond à un modèle urbain plus complexe entretenant l'artefact et la nature, laissant une place plus grande au social comme au naturel, au sens du spontané, de ce qui advient indépendamment de toute action humaine (Cavin et Bourg, 2010).

L'approche faible de la durabilité dans le contexte du périurbain pourrait, par exemple, relever de la logique sous-jacente au projet de Masdar City, soit fournir aux générations futures une technologie de l'habitat qui fasse fi de l'importance, pour le bien-être, d'un rapport à une nature qui n'est pas totalement artificialisée. L'approche forte de la durabilité implique, en revanche, la reconnaissance des limites d'une utilisation du « capital naturel », car elle considère celui-ci comme irremplaçable. Les innovations technologiques – l'élaboration de moteurs électriques pour les véhicules individuels, des transports publics plus performants (plus rapides, plus propres, etc.) – envisagées pour le périurbain ne se rattacheront donc pas à une approche forte de la durabilité, comme on pourrait le croire à première vue. Affirmer la finitude des ressources naturelles suppose une vision du monde et des valeurs qui s'opposent à la seule valeur d'utilité attribuée à la nature. Dans l'optique d'un sens fort du développement durable au sein du périurbain, on ne saurait envisager des mesures de durabilité sans le partage de telles valeurs et leur appropriation par les habitants : favoriser la mobilité douce, par exemple. Par conséquent, la mise en œuvre de la durabilité forte dans le contexte du périurbain n'est concevable qu'au sein d'un cadre normatif, seule à même de contrecarrer une fuite en avant de la technologie.

C1.2. L'habiter et la spatialité

Héritée d'une tradition philosophique dont la figure majeure et centrale est Martin Heidegger (1960), trop souvent convoquée pour n'être finalement souvent qu'évoquée, l'habiter de l'être humain est devenue une question et un moyen d'appréhender le rapport à l'espace des individus et des sociétés au sein des sciences humaines et sociales à dimension spatiale et donc, au premier chef, la géographie, aux côtés de la sociologie urbaine et de la psychologie environnementale et, plus récemment, de l'urbanisme en tant que discipline orientée vers l'action considérée à la fois comme objet scientifique et comme moyen pratique en vue d'objectifs plus ou moins clairement prédéfinis (Boutinet, 2005). Ce passage, de la philosophie aux sciences spatiales, s'est accompagné d'une distorsion de la notion d'habiter, par la mise au second plan, voire par la disparition de la dimension éthique (sauf peut-être en ce qui concerne l'urbanisme) et de la dimension a-temporelle de la conception heideggerienne de cette notion : la démarche géographique accentue l'approche descriptive et située. Cette distorsion est telle qu'on ne peut aujourd'hui que constater l'irréductibilité d'une conception à l'autre (Paquot *et al.*, 2007).

Une clarification de la notion est nécessaire. Elle peut se faire en mobilisant le triplet composé de l'habiter, de la spatialité et de l'identité spatiale. La question de la mobilité pourra ainsi « se caler » sur ces concepts majeurs de la dimension spatiale de l'homme, de

manière à aborder les interactions entre ces entités constitutives de l'être-au-monde et participant à la construction de celui-ci.

Dans la suite des programmes SCALAB puis EhEA, nous proposons les définitions suivantes :

- **La spatialité** est l'ensemble des lieux parcourus par l'individu. La spatialité d'un individu est un ensemble de lieux et de liens, appréhendé dans une dynamique temporelle (dans les Echelles de l'habiter (SCALAB, 2008), la durée de référence choisie était celle de l'année, dans EhEA, celle de la vie, dans le présent programme de recherche, cette échelle est réduite à la semaine). La spatialité est, telle que nous la définissons ici, une donnée « neutre », en tout cas que l'on peut objectiver. Dit autrement, la spatialité est l'ensemble des lieux parcourus, mobiles (liens) ou immobiles, fréquentés, utilisés par un individu en un laps de temps déterminé. Fréquentant ces lieux, l'individu démontre sa capacité (ses compétences) à user plus ou moins complètement et efficacement de cette série de lieux qui ainsi le qualifient puisqu'il en use d'une manière qui lui est propre (parmi les manières possibles dont il dispose dans son stock compétentiel). Ce dispositif peut inclure le temps passé au lieu, les activités menées en ce lieu, les fréquentations, l'agencement spatialisé des lieux (construit par les déplacements), le temps pour aller d'un lieu à un autre, etc. Nous définissons la spatialité comme étant le dispositif constitué à partir de l'ensemble des lieux, fréquentés ou non, réels ou imaginaires, auxquels se réfère l'individu dans ses activités (actions et pensées) spatiales ou non spatiales. La spatialité est donc quantifiable et qualifiable.
- **L'identité spatiale**, elle, est le résultat de la prise en considération de l'ensemble des lieux et des liens auquel l'individu donne une valeur, celle-ci pouvant être purement utilitaire, fonctionnelle, ou complètement désintéressée, symbolique, affective, sensible. L'ensemble de ces référents spatiaux participent à l'identité de la personne, dans ce que nous reconnaissons comme un sous-ensemble de cette identité, dénommée « identité spatiale ». Cet ensemble regroupe, d'une part, des lieux qui rentrent sous la notion de spatialité et, d'autre part, des lieux représentés via le souvenir, l'anticipation, le fantasme ou la connaissance a priori, c'est-à-dire ne renvoyant pas à une pratique réelle. La spatialité contribue ainsi à former un répertoire identitaire mobilisable pour qualifier chacun des espaces. L'identité spatiale a une dimension temporelle, mais non linéaire, faisant nécessairement référence à l'ensemble de la vie. Si la dimension temporelle est l'année ou la semaine, au cours de cette période l'individu peut se souvenir d'événements beaucoup plus lointains ou se projeter dans un futur localisé souhaité ou craint.
- **L'habiter** est le résultat de la co-construction des deux dimensions que sont la spatialité et l'identité. L'habiter d'un individu est ce qui fait qu'il est là et pas ailleurs ou voudrait ne pas y être et être ailleurs ou veut y être et pas ailleurs, etc. C'est de la spatialité argumentée, justifiée, comprise, expliquée, évaluée, et qui procède par évocation, souvenir, comparaison, mélange d'informations de natures différentes et de valeurs très diverses : c'est la représentation que l'individu se fait de lui-même en situations spatiales réelles ou virtuelles (passées ou futures, présente à son esprit mais non concrètes, par souvenir, crainte, espoir et projection de soi). L'habiter construit, par les compétences mises à l'épreuve de situations systématiquement en partie inédites, l'individu autant que l'individu construit, par ses choix, son habiter du fait de l'inadéquation partielle, qu'il cherche à réduire, de ses compétences aux situations nécessairement inédites.

La notion d'habiter, loin de se limiter ici à l'habitat ou au fait de loger, recoupe l'idée de la construction signifiante d'un rapport au monde, mêlant « être-social » et « être-spatial » en un « être-là ». Brièvement, nous pouvons dire que la recherche de la compréhension de

l'habiter vise le sens que l'individu donne au monde, à travers ses diverses situations sociales, ses multiples localisations spatiales. Par la réalisation de ce potentiel socio-spatial, l'individu en habitant – et en se déplaçant – se définit lui-même, il construit et définit son identité. Ce faisant la notion d'identité apparaît comme éminemment liée à l'habiter ; par là-même elle devient une ressource centrale dans l'explicitation du sens des mobilités. Quel que soit le système de contraintes, fut-il très puissant, résider ici ou ailleurs procède d'un choix qui engage de nombreux registres, certains affirmant que ce choix est le produit de ces multiples registres⁶, de la seule économie immobilière, aux représentations de l'espace en passant par la gestion de la distance tant géographique que sociale (Lussault, 2009). Comme nous l'ont montré toutes les enquêtes réalisées dans le cadre de la recherche EhEA, résider ici ou ailleurs revient également à faire exister, par la ressource spatiale, des moments, des durées, des « tranches de vie », de la naissance à la dernière résidence, comme précisé dans le programme EhEA. Ici, pour PériVia, la « tranche » a une « épaisseur d'une semaine.

C1.3. La mobilité

Déplacements et mobilité

La question de la mobilité doit être circonscrite pour que l'état de l'art sur cette question soit d'ores et déjà balisé. S'il est bien aussi question de transport et de déplacements, l'entrée majeure reste celle de l'individu, donc de sa (ses) mobilité(s) qui, elle(s), s'appuie(nt) sur les modes pratiques utilisables ou non (transports, réseaux de transports, modes de transports) lorsque des déplacements sont faits. On peut, par souci de clarification, parler de déplacement lorsque ce qui est analysé est « objectif » (en tout cas réfère strictement au matériel) et quantifiable (sinon quantifié) et de mobilité lorsque intervient sur les déplacements des motifs, des références, des images, des contraintes... Peut-on aller jusqu'à considérer que la différence entre déplacement et mobilité est similaire à celle entre spatialité (= ensemble organisé des lieux fréquentés par un individu) et habiter (= ce qui fait qu'un individu est là et pas ailleurs) ? Dans ce cas, les déplacements sont des lieux mobiles. Notre question porte donc sur « l'habiter des lieux mobiles ».

En préambule, il convient de noter l'abondance de la littérature scientifique traitant de la mobilité, même en se limitant aux travaux des 20 dernières années sur les mobilités spatiales des individus et des groupes. Les travaux s'intéressent aux pratiques et à leur organisation à l'échelle individuelle des acteurs. Les disciplines les plus représentées sont ici : la géographie, la sociologie, l'anthropologie sociale. On y trouve des ouvrages à caractère généraux questionnant la place de la mobilité — dans la société en tant que valeur ou dans les modes de vie en tant que pratique sociale — et ses conséquences sociales, spatiales et urbanistiques, comme des études de cas sur les déplacements de personnes concernant telle agglomération, voire tel quartier, telle population ou tel mode de déplacement. Selon un autre découpage, la mobilité renvoie à une bibliographie aussi abondante selon les échelles spatiales, selon l'entrée technique, académique opératoire ou non, selon la discipline (sociologie, économie, statistiques, etc.), selon l'échelle temporelle (déplacements quotidiens, d'été...), selon l'échelle d'analyse (individus ou populations...). En conséquence, nous allons présenter brièvement ces différents champs d'analyse de la mobilité, avant de restreindre volontairement la bibliographie à la mobilité intégrant une préoccupation environnementale (objectif de limitation du « tout voiture »), avant également de choisir un cadre spatial (le périurbain).

Il faut préciser qu'on peut d'emblée scinder les recherches selon le type de mobilité étudié. Pour ne retenir qu'un seul découpage, nous retiendrons celui de Kaufmann : les mobilités se déclinent et se différencient en fonction de leurs temporalités et leurs spatialités.

⁶ La logique de la complexité nous conduit à simplement énoncer qu'un choix engage des registres et les fabrique, autrement dit, nous serions à la fois des décideurs et des décidés.

Il existe deux grandes catégories de mobilité : la mobilité linéaire et celle, circulaire ou pendulaire, qui comprend un retour vers le lieu de départ. La première est traditionnellement appelée mobilité résidentielle, se traduisant par un changement de domicile sans retour ultérieur (presque toujours). La seconde en revanche peut être dite cyclique car elle a pour point de départ et de retour le domicile. Elle se décline selon les ressorts qui la motivent. La migration pendulaire (ou alternante) est un va-et-vient entre domicile et lieu de travail. La migration touristique (saisonnnière, régulière ou occasionnelle) au sens large peut prendre une forme circulaire pour le cas d'un périple ou pendulaire lorsque la destination est régulière, voire limitative (résidence secondaire par exemple). Enfin les mobilités dites « quotidiennes », de forme cyclique elles aussi, peuvent comprendre les navettes professionnelles. Les mobilités se définissent donc par l'intention ou non d'un retour. Un deuxième élément intervient pour les qualifier, les distinguer : c'est la portée spatiale du déplacement, à l'intérieur ou à l'extérieur du bassin de vie, de la région, etc., autrement dit la distance. Enfin, le temps constitue le troisième caractère distinctif : le temps passé sur le lieu de destination mais aussi d'origine (la durée du séjour), le temps qui sépare deux déplacements (la fréquence), mais également le temps passé à réaliser ceux-ci et qui rejoint la portée spatiale (la durée du déplacement). Les arbitrages qui leur donnent corps articulent et combinent ces trois facteurs de différenciation interdépendants pour créer la variété des mobilités contemporaines. La migration prend ainsi forme par le jeu de l'espace et du temps.

La plupart du temps, ces champs sont relativement autonomes, sinon clivés. Toutefois, quelques travaux interrogeant les catégories d'espace que sont l'urbain et le périurbain relient mobilité résidentielle et quotidienne. Dans ce contexte, un mouvement de recherche s'identifie comme défendant une « approche globale des mobilités », une considération des systèmes de mobilité (Zelinsky, 1971 ; Bassand et Brulhardt, 1980 ; Courgeau, 1988 ; Bassand et Kaufmann, 2000 ; Dureau et Lévy, 2002).

On peut également distinguer deux catégories de travaux portant sur la mobilité quotidienne : les méthodes d'ordre quantitatif et qualitatif. Les approches qualitatives (approche mobilité) distinguent :

- L'observation des déplacements réalisés selon les stratégies des individus, autrement dit les pratiques de mobilité. On trouve notamment les travaux sur la dépendance automobile des territoires et des individus (G. Dupuy). Est notamment posée la question de la combinaison de facteurs qui conduit les ménages à résider dans les périphéries peu denses. Associée à cette question surgit celle des contraintes versus des choix dits « libres » des ménages. Pour schématiser : sont-ils victimes d'un système social et urbain qui les contraint à la dépendance automobile ? Mais émergent aussi depuis les années 2000 des travaux qui questionnent au départ comment ces ménages dépendants se débrouillaient pour survivre dans ce contexte, en viennent à s'intéresser non plus seulement aux contraintes de ces espaces périurbains, mais aux externalités positives de ces espaces et à leur organisation territoriale progressive. Ces recherches s'intéressent dès lors à tous les motifs de mobilité quotidienne et pas seulement aux navettes. Par ailleurs, on trouve des travaux sur les pratiques en lien avec les modes de transport et le report modal (contraintes des individus selon la catégorie d'espace où l'on réside, selon l'offre de transports en commun disponible, la longueur des déplacements domicile-travail, selon les contraintes horaires...).
- L'analyse des faits générateurs de déplacement qui mène au choix de se déplacer ou non, à être mobile ou rester immobile. La notion de motilité entre dans ce champ. On s'intéresse ici, non aux pratiques de mobilité mais aux rapports à la mobilité. En font partie les travaux sur les apprentissages de la mobilité (socialisation, cognition, etc. ; approches psychosociologiques, etc.) et les représentations de l'espace pratiqué et environnant sur les pratiques de mobilité et l'usage du territoire métropolitain, sur les préférences modales également. On y questionne les modèles socioculturels.

- Plus spécifiquement pour les périurbains sans voiture ou sous-motorisés (PMR, ménages modestes et adolescents), des travaux (en lien avec le thème de la dépendance automobile) interrogent l'organisation de la vie quotidienne sans voiture et pose la question des inégalités sociales et spatiales.

Dans les approches quantitatives (qui sont donc nécessairement ancrées dans le champ des approches déplacements), on retrouve :

- les recherches relatives à l'analyse des déplacements de populations (approches statistiques de type INSEE ou de modélisation agrégée sur la base de modèles gravitaires notamment). Elles étudient ces mobilités au sein d'un espace ou entre deux espaces, par le prisme des flux, des échanges entre territoires ; l'échelle est plutôt macroscopique. Les disciplines les plus présentes sont là la géographie (analyse spatiale), l'économie, les sciences de l'ingénieur et l'aménagement de l'espace urbanisme.
- Par l'approche « transports », on étudie ici la mobilité par le biais de ses supports, à savoir les infrastructures, les réseaux. Plus précisément, on y retrouve les travaux d'optimisation et de gestion des réseaux, d'accessibilité, d'aménagement de gares, de pôles d'échanges (plateformes intermodales), de lieux d'interconnexion, d'articulation entre différents modes de transport, etc. Les disciplines les plus présentes sont là aussi la géographie (analyse spatiale), l'économie, les sciences de l'ingénieur et l'aménagement de l'espace urbanisme. Plus récente est l'approche, moins basée sur le point de vue du transporteur (monomodale, linéaire...) que du point de vue de l'utilisateur (intermodale, chaînage...

Mobilité et ancrage

La mobilité a été l'objet de prises de positions très positives au cours du XX^{ème} siècle, avec une quasi-injonction de la société à être mobile, ce qui se traduit tout autant par le développement du tourisme et la recherche d'exotisme, que par l'exigence de mobilité professionnelle, prétendu gage de réussite sociale, et la mobilité géographique, celle pour le logement, conséquence de la mobilité professionnelle. Le tournant actuel, relatif autant au regain de certaines valeurs (de proximité, d'attachement, d'ancrage, d'identité...) qu'à l'enchérissement des coûts de déplacements liés aux fluctuations du prix de l'énergie, remet cette positivité en cause.

Passé le temps des éloges, qu'advient-il de la mobilité – des mobilités, en reprenant la pluralité désormais de mise pour traduire le caractère protéiforme de ce qui devient de fait moins un *phénomène*, un comportement observable, qu'un véritable *concept*, une représentation abstraite et générale, une classe subsumant un singulier, une catégorie opérante dans le champ des sciences humaines et sociales ? Qu'en est-il du sens des mobilités, du sens que chacun confère aux multiples façons de relier un *ici* et un *ailleurs*, tant spatial que social ? Qu'en est-il de l'appropriation de ces outils, moyens technologiques au service de la gestion de la distance, mais aussi comme moyen de réification, de symbolisation, de l'espace social (Bourdieu, 1993) ? Bien sûr, « être mobile » signifie avant tout la capacité à se déplacer ou à être déplacé dans un environnement physique. Cela étant, comme le souligne Bertrand Montulet (1998), il n'y a pas que l'espace physique, il y a l'espace social aussi, en tant que celui-ci peut être physiquement objectivé (Bourdieu, 1993). Être mobile signifie, dans une « société à individus mobiles » (Stock, 2005), se définir par une certaine propension à la mobilité, faire usage de ce capital pour affirmer ou pour tendre non seulement vers une position spatiale, mais par là-même vers l'affirmation d'une position sociale. Le risque est alors grand, selon certains, de céder à une « idéologie mobilitaire » (Mincke et Montulet, 2010) devenue dominante, mais aussi largement contraignante et inégalitaire. Peut-on se satisfaire pour autant de l'opposition idéologique ainsi faite, et érigée en grille de lecture, entre l'idolâtrie de la mobilité et les vertus de l'immobilisme, sa valeur d'authenticité synonyme de constance, de stabilité et de tempérance (Mincke et Montulet,

2010). Ce serait oublier que mobilité et ancrage forment en réalité un couple qu'il est difficile, voire impossible, de dissocier. En effet, si l'on s'éloigne d'une acception purement technologique et infrastructurelle de la question mobilitaire, et si l'on se rapproche, ce faisant, d'une conception élargie de la mobilité, incluant sa traduction dans l'espace social, il semble par là-même impératif de ne pas omettre cette dimension fondamentale du mouvement, celle qui l'inscrit dans l'espace des lieux, l'ancrage.

L'ancrage et la mobilité ne sont pas contraires. Bien que communément typifiés de la sorte, ces phénomènes s'inscrivent en réalité dans un rapport dialectique, pour lequel l'appréhension de la mobilité nécessite de prendre en compte l'ancrage, les ancrages multiples, statiques mais aussi dynamiques. De même que l'ancrage, expression de l'immobilisme, ne saurait s'appréhender sans considérer qu'il est la condition de réalisation et le point d'achèvement des mobilités. « L'ancrage peut être pour certaines personnes le point de référence à partir duquel des explorations extérieures se font. Pour d'autres, au contraire, le fait d'être de plusieurs lieux, de se sentir devenir soi-même en changeant d'espace peut constituer l'élément fondateur qui leur permet de s'investir en un lieu même provisoirement » (Rémy, 1996). Y compris les individus les plus mobiles, réalisent en fin de compte, à travers leur hypermobilité, des formes souvent exacerbées de l'ancrage. Comme le souligne à juste titre Vincent Kaufmann (2008), les moyens de transport toujours plus rapides, divers et nombreux, ne sont pas nécessairement et uniquement le signe d'une hypermobilité croissante, mais au contraire, ils sont un moyen de préserver et d'entretenir – non sans contraintes, par ailleurs – différentes formes d'ancrages, fonctionnels ou familiaux, cognitifs ou affectifs... À l'échelle de la quotidienneté, l'on voit bien comment se joue un tel paradoxe : « ceux qui se déplacent pour se sédentariser » (Kaufmann, 2008). Envisagées sur un temps plus long, à l'échelle biographique, la mobilité résidentielle et la mobilité sociale, liées de façon encore plus étroite, ne sont pas étrangères non plus à certaines formes d'ancrages, au sens général, à la fois cognitifs et affectifs, ou autrement dit, au sens d'effets influant sur le choix de la localisation, par héritages, par habitudes, par attachements... Plus loin, c'est la question même de l'ancrage dans certaines formes de mobilité qui se pose. L'ancrage ne serait plus l'apanage des lieux, de l'espace localisé en un point particulier, mais s'exprimerait aussi à travers les liens, à travers ces formes typiques du « faire-avec » (Stock, 2005) l'espace, notamment par la mobilité – sans restriction dès lors de la notion d'espace à la simple localité mais en élargissant, au contraire, son acception également à l'espace des flux.

En ce sens, le géographe Mathis Stock a pu insister sur la façon dont l'accroissement de la mobilité géographique des individus participait d'une recomposition profonde du rapport des individus à l'espace et, plus largement, d'une redéfinition de leur mode d'habiter, vers un « habiter poly-topique » (Stock, 2006). D'ailleurs, il n'est pas le seul à penser le renouvellement des enjeux socio-spatiaux de la mobilité sous l'impulsion de sa généralisation. Le sociologue Bertrand Montulet (1998) a, pour sa part, pu mettre en exergue différentes figures idéales-typiques de la mobilité, sans que celles-ci soient uniquement indexées à la logique des flux, mais incluent également les références à la logique des lieux. Il identifie de la sorte des mobilités de type « sédentaires », signifiant ainsi un usage détaché de la mobilité pour lequel toute référence spatiale passe par les lieux ou les nœuds de la mobilité, et non pas par le lieu de la mobilité elle-même. À cette forme de mobilité, ou plus exactement, à ce type de construction de sens par la mobilité, Montulet, oppose la mobilité « cinématique », typiquement le businessman dont la priorité est le gain de temps et qui, de fait, investit l'espace de sa mobilité au détriment des lieux dans lesquels celle-ci pourrait potentiellement s'ancrer. Certes idéales-typiques, ces figures nous informent néanmoins sur la nécessité de prendre au sérieux la façon dont la mobilité interroge notre rapport à l'espace, à l'espace physique mais aussi à l'espace social, comment elle est un vecteur de l'ancrage, facilitant par certains aspects – de façon certes paradoxale – l'adhérence aux lieux. De plus en plus clairement, une « approche écologique de la mobilité » (Carpentier,

2007a) émerge et tend d'elle-même à s'imposer, invitant à (re)placer et à (re)considérer les comportements de mobilité, en particulier leur expression quotidienne sous la forme de déplacements, dans leur ancrage spatial, résidentiel, et de fait, aussi du point de vue de la signification sociale et individuelle des pratiques mobilitaires. Ainsi l'on peut considérer que désormais la question de la mobilité, fait « socio-spatial », et surtout « fait social total », traverse de part en part et s'intègre aux réflexions sur la construction des positions sociales, sur la formation des identités individuelles et sociales (Ramadier *et al.* ; 2007), sur la pratiques des lieux géographiques et sur la structuration des modes d'habiter (Stock, 2005).

C1.4. Le périurbain

La littérature montre et dit explicitement la très grande difficulté à définir avec précision le périurbain, d'une part par son appartenance à la catégorie des termes construits à partir d'une ou plusieurs autres notions ou concepts : le périurbain comme ce qui est « à côté » de l'urbain, avec l'ambiguïté ajoutée par le caractère spatial de « péri » et le caractère plus socioculturel ou fonctionnel de l'« urbain ». De même, ne peut être tranché ce à quoi réfère « péri » : « à côté », donc « en dehors » ou « périphérique » donc « en dedans »⁷.

Le lien sémantique et généalogique qui va de l'urbain au périurbain fait de ce dernier un avatar du premier. Il est vrai que la création intellectuelle du périurbain découle de la compréhension de l'urbain au moment où l'urbain comme mode de vie spécifique s'est généralisé à la quasi-totalité de la société et, par conséquent, quand l'urbain n'a plus correspondu uniquement à la ville (dans ses dimensions matérielles et spatiales). En bref, le périurbain est au bord (dedans ou hors) de l'urbain quand l'urbain est généralisé (Choay, 1980).

Histoire et « naissance » du périurbain

Dans ses grandes lignes, le périurbain désigne aujourd'hui un type d'espace conquis par l'urbanisation qui s'est fortement développée à partir des années 1960⁸. Ce type d'espace concerne en règle générale la plupart des communes qui sont situées à une distance temporelle moyenne d'une agglomération centrale qui ne dépasse guère aujourd'hui les trente minutes pour la plupart des agglomérations françaises moyennes (cas de l'Indre-et-Loire avec l'agglomération de Tours, par exemple). C'est donc tout un ensemble de villages, de bourgs et de petites villes qui ont vu leur population de nouveau croître après une longue période de stagnation pour les unes, de décroissance pour les autres, une période qui avait débuté à la fin de la première moitié du dix-neuvième siècle.

Cette périurbanisation a également contribué à renforcer le poids démographique des communes proches d'une agglomération centrale qui n'avaient pas perdu de population durant cette période. Cette périurbanisation a contribué à renforcer les déséquilibres en matière de peuplement avec les communes, éloignées d'une agglomération centrale, et qui aujourd'hui continuent à perdre une population dont la commune serait le lieu de résidence

⁷ La langue française est imprécise sur le plan spatial, comme sur d'autres : au bord de l'assiette signifie dedans, au bord de la rivière signifie au-dehors. Le préfixe « péri » relève du même type d'imprécision.

⁸ Cela ne signifie pas nécessairement que le périurbain est un type d'espace de genèse contemporaine. Les quatre géotypes, (1) la ville définie par le principe de contiguïté entre ses composants, qui est un espace d'un seul tenant, compact, regroupant pour la plus grande partie de ses habitants, lieux d'activités, lieux de résidences, lieux de loisirs, etc., (2) la banlieue, un espace urbanisé déjà marqué par une plus faible densité, une contiguïté relative, un premier au-delà de la ville mais une composante du monde urbain, (3) puis après, un périurbain non plus marqué par le principe de contiguïté mais par le principe de connexité, tout en étant sous la dépendance de la ville et de sa banlieue, un emboîtement d'espaces, nœud de réseaux urbains (4), ces quatre géotypes ont probablement existés de tout temps, à des degrés divers, en fonction d'une capacité à maîtriser cet emboîtement et les relations entre espaces. La nouveauté du péri urbain contemporain est son échelle, son intensité, les moyens techniques comme les moyens de transport qui autorisent son déploiement, son étalement, sa prégnance.

principale⁹. Ainsi, un type de département, commun en France, avec une agglomération centrale moyenne, correspond à un espace centré sur cette agglomération, composé de deux parties, une première qui s'étend plus ou moins loin et qui regroupe des communes dont la croissance en population liée à la résidence principale est positive, et celles plus éloignées, avec une population de résidence principale toujours en baisse, comme l'indique les cartes qui suivent, illustratives de cette dynamique du peuplement.

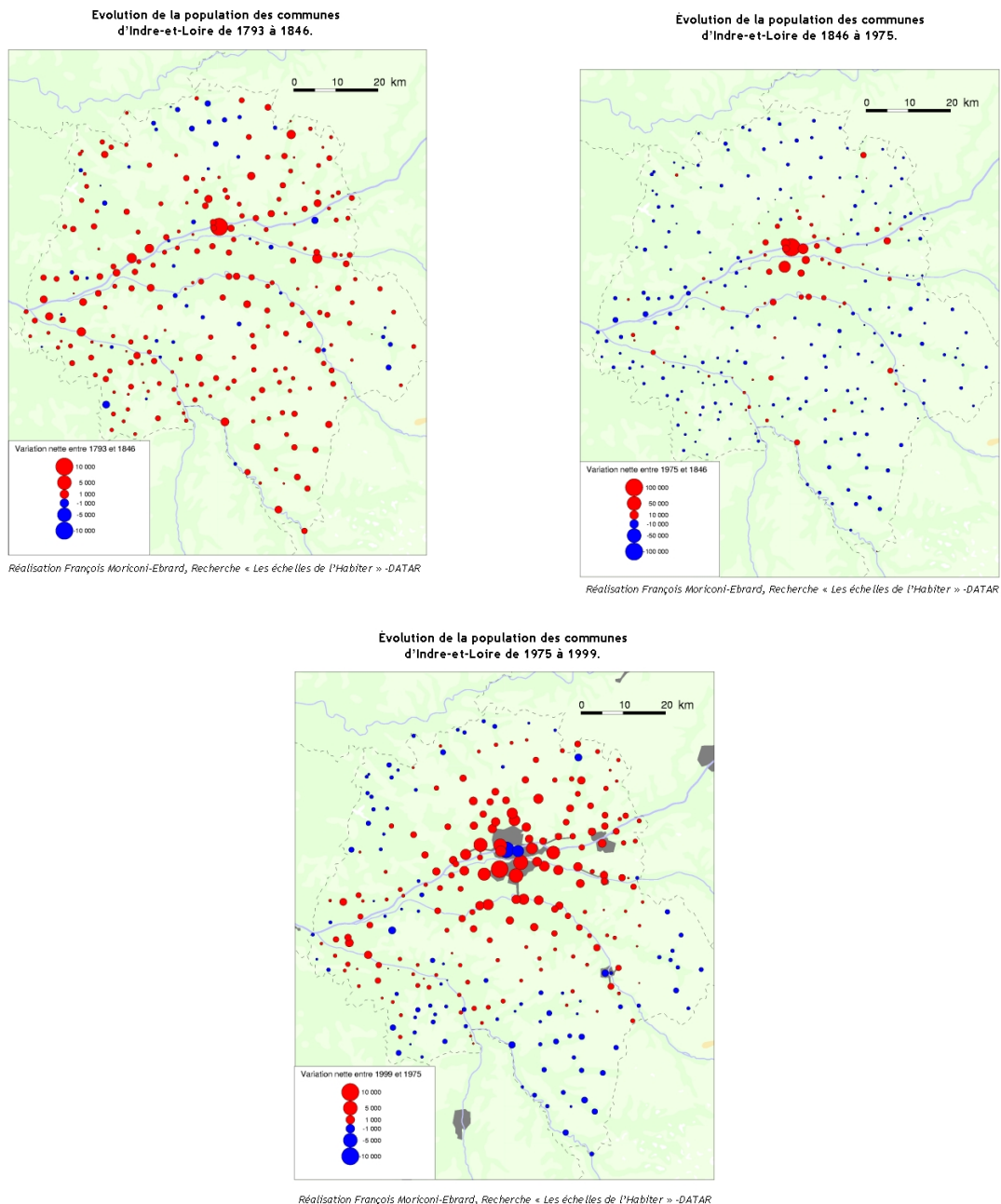


Figure 3. Dynamique du peuplement de l'Indre-et-Loire, trois périodes, 1793-1846, 1846-1975, 1975-1999 (Source : Moriconi-Hébrard, 2008)

⁹ A l'inverse de celles appartenant à une aire urbaine avec son périurbain, ces communes ont vu leur nombre de résidences secondaires augmenter plus ou moins fortement en fonction de diverses caractéristiques, pouvant ainsi être fortement peuplées pendant les périodes estivales. La densité de peuplement d'un espace a une forte dimension temporelle.

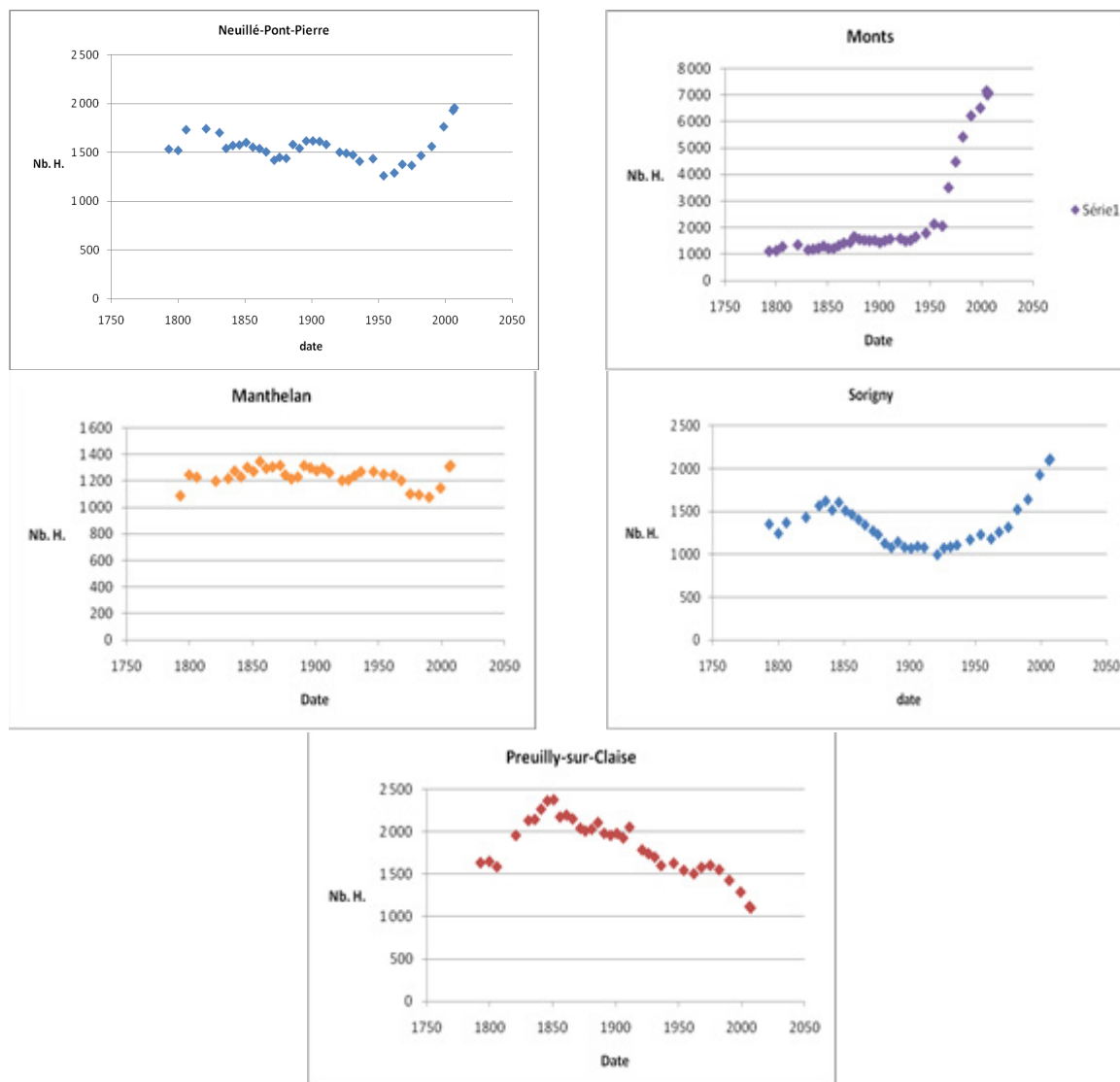


Figure 4. Cinq exemples de dynamique de peuplement (source INSEE et site <http://cassini.ehess.fr>)

Neuillé-Pont-Pierre, située sur la route nationale qui relie Tours et Le Mans, à une petite vingtaine de Kilomètres de Tours, est devenue une commune péri urbaine, tout comme Sorigny au sud de Tours. Manthelan, petite commune située bien plus au sud, mais dont la population avait moins baissé qu'à Sorigny, n'a pas pour autant échappée à la périurbanisation. Monts, située dans la vallée de l'Indre, fait partie de ces communes voisines de Tours, qui ont vu leur population croître sans cesse, une commune dont le caractère périurbain a toujours existé. Preuilly-sur-Claise, quant à elle, située aux confins de l'Indre-et-Loire, n'est pas une commune périurbaine si l'on s'en tient à ces seules données de population.

En se fondant sur l'analyse des dynamiques du peuplement qui ont abouti aux cartes proposées par Moriconi-Hébrard, l'ensemble des communes qui a regagné de la population résidentielle à partir des années 1970, possède un caractère périurbain plus ou moins prononcé, si que l'on admet la définition proposée par l'INSEE qui indique qu'une commune est périurbaine dès lors qu'au moins 40% de ces actifs travaille au sein du pôle urbain, au centre de l'aire urbaine¹⁰.

¹⁰ Les autres communes sont alors à dominante rurale. Ce mode de définition, fondé sur l'usage d'un seuil que tout à chacun peut contester, mais là n'est pas l'essentiel, renvoie à une représentation de l'organisation des espaces du type noyau/couronne, avec au centre la ville et alentour, la campagne. Mais un espace comme le département est également organisé par un réseau de villes, bien souvent une agglomération principale, le pôle

Les gains de population après le début des années 1960, qui caractérisent ces communes périurbaines et la périurbanisation, ne correspondent pas dans la très grande majorité des cas à une population qui mène la quasi-totalité de ses activités au sein de la seule commune de résidence ou dans son voisinage immédiat : pour la plupart des cas, ces activités qui incluent celle de résidence, l'activité professionnelle, celles liées à la vie familiale, celles liées aux loisirs et à la chalandise, se développent sur plusieurs communes, pour une bonne part, entre la commune de résidence et l'agglomération principale du département, du moins celle la plus proche.

Cette périurbanisation correspond de fait à un élargissement de l'agglomération centrale qui inclut dorénavant ces communes périurbaines, dès lors que l'espace urbain d'une agglomération est défini à partir des pratiques citadines. Elle correspond également à un renforcement des réseaux urbains locaux par ces pratiques citadines, polarisées sur plusieurs communes, incluant les pôles secondaires existants à l'échelle départementale.

L'élargissement de l'agglomération centrale est liée aux développements de ses nouvelles centralités dites périphériques, zones de chalandises, zones de loisirs, zones d'activités, qui localisées en des sites de très bonne accessibilité par rapport à l'espace départemental voire régional, sont autant de nouveaux centres urbains, avec autour d'eux, tant en direction de la ville centre, localisé à l'intérieur de la zone urbaine incluse dans le ou les boulevards périphériques, que de l'autre côté de ces boulevards ou rocade, en direction des confins départementaux, les zones d'habitats, denses au centre de l'agglomération, et peu denses dans le périurbain.

Polysémie

Le terme de périurbain peut être qualifié de polysémique dans la mesure où l'on peut proposer plusieurs définitions de ce terme. Cependant, cette polysémie est ajoutée d'un flou concernant chacune de celles-ci du fait que certaines comportent la nécessité de définitions de critères, dont la composée n'est pas strictement établie, dont tous ne sont pas quantitatifs et de définition de seuils pour certains des critères quantitatifs.

Cette polysémie et ce flou s'expliquent, en partie, aussi par le fait que chaque définition réfère à la prise en compte de valeurs, sociales et sociétales, mettant en avant telle caractéristique par rapport à telle autre. La notion de développement durable a par ailleurs contribué à focaliser certains aspects de l'organisation de l'espace et, notamment, de l'extension urbaine à la consommation de l'espace décrites, alors que certains programmes de recherche envisagent la possibilité d'une durabilité des périurbains du fait de leur pratiques qui, elles, seraient moins énergivores ou moins polluantes, pour, au final, un bilan global positif.

Il est vrai que le terme périurbain n'est pas uniquement du ressort du discours scientifique. La société civile, les discours politiques, les slogans journalistiques se sont emparés de ce terme, dépassant par là-même les tentatives de clarification menées par ailleurs, clarifications qui, en retour, ne peuvent pas ne pas prendre en compte, examiner et accepter ou rejeter les dimensions multiples mises en avant dans ces discours non formalisés.

Le périurbain comme type géographique

La définition la plus communément répandue dans l'ensemble des discours est celle d'un périurbain que l'on peut localiser comme étant autour de la ville, dont la forme est celle d'une couronne plus ou moins épaisse selon la ville de référence (avec l'idée que plus la ville est importante, plus le périurbain est large) et d'épaisseur plus ou moins constante autour d'une même ville. Cette couronne n'est pas nécessairement complète, dans la mesure où des

urbain, puis un réseau de villes secondaires, etc. Une commune peut être périurbaine dès lors que ses actifs le sont de façon dominante au sein du réseau de villes et non pas uniquement en son pôle urbain principal. L'espace péri-urbain d'un département par exemple n'est pas que celui de son agglomération centrale.

éléments relevant de la géographie physique (littoral, fleuve, plan d'eau, barrière rocheuse et autres types de relief...) ou de la géographie politique (frontière nationale...) ou encore de l'organisation volontaire de l'espace (définition de zones inconstructibles, absence de voies de circulation...) peuvent faire en sorte que cette « couronne » montre des coupures. Enfin, cette couronne n'est pas nécessairement homogène et peut inclure des espaces plus ou moins vastes mais non construits relevant alors du rural agricole, voire du naturel. On peut aller jusqu'à définir le périurbain comme cette alternance de bâti et de non bâti.

Cette définition prend au pied de la lettre le préfixe « péri », ce qui est autour de la ville, à la condition néanmoins que cet « autour » soit plus ou moins densément bâti. Cependant, on voit bien que cette définition ne peut suffire dans la mesure où le « autour » doit s'adjoindre à l'idée de lien avec la ville. Ce lien peut être de trois natures différentes, éventuellement complémentaires, en tout cas non nécessairement opposées : un lien de ressemblance avec la ville, un lien de dissemblance, un lien d'attraction de la ville pour le périurbain. Dans le premier cas, le périurbain est ville mais n'est pas que ville dans la mesure où, dans la négative, il y aurait identité des deux géotypes. Le périurbain est alors défini comme étant à la fois et la ville et la campagne, ce qui là encore entraîne une contradiction dans la mesure où la superposition des deux n'est pas possible puisque, au moins selon certains critères, ces deux types s'opposent. Aussi, de façon implicite et pleine de valeur, le périurbain est considéré comme la conjonction des aspects jugés positifs de la ville et des aspects jugés positifs de la campagne. On a alors un lien de ressemblance avec la ville, certains éléments de comparaisons étant mis en avant, nuancé par un lien de ressemblance avec la campagne, elle-même définie par des critères valorisés, survalorisés par rapport à d'autres.

En termes de dissemblance, le périurbain n'est pas l'addition de la ville et de la campagne, ni leur conjonction, mais n'est ni la ville, ni la campagne, ce qui là non plus ne peut convenir dans la mesure où le périurbain propose des caractéristiques qu'il partage avec la ville et d'autres caractéristiques qu'ils partagent avec la campagne. Cependant, si l'on s'arrête à un périurbain qui ne serait que l'addition de caractéristiques urbaines et de caractéristiques rurales on arrive à cette impossibilité mais si l'on parle en termes de composition de ces caractéristiques, c'est-à-dire, à un certain niveau, à définir, de généralité, alors le périurbain, n'est ni la ville ni la campagne. Ceci dit, cela ne dit pas ce que c'est, sauf à considérer qu'il n'y a que ces trois possibilités (urbain, périurbain, campagne), ce qui amènerait sans le définir à pouvoir, par la négative, le délimiter.

On voit dans ces deux premiers types de lien (ressemblance, dissemblance) avec la ville, la nécessaire sous-jacence de choix non clairement explicités dans ce qui fait ressemblance et dissemblance.

Le troisième lien est celui de l'attractivité qu'exerce la ville sur des espaces qui la dépasse. Cependant, cette attractivité doit être définie si on veut la mesurer. Il s'agit en fait d'une « attractivité du quotidien », portant essentiellement sur les personnes et non sur les entreprises bien que la dimension économique soit présente. On ne peut pas confondre ce périurbain avec la notion d'hinterland dont la dimension économique est première et réfère plus à un espace de débouché ou d'approvisionnement pour les entreprises.

La question qui se pose alors est celle de la mesure et du choix des critères de mesure. La question de l'attractivité pose en fait l'idée que le périurbain ne peut exister sans l'urbain, confirmant ainsi l'image de la couronne. Tandis que les liens de ressemblance et de dissemblance laisse ouverte la possibilité d'un périurbain sans urbain. Cependant, dire que le périurbain ce sont à la fois les avantages de la ville et ceux de la campagne nécessite de requérir à la notion de proximité et/ou d'accessibilité, ce qui d'une façon réintroduit l'idée de couronne si on prend en compte la rationalité spatiale de l'agent économique qui se localise en fonction de la proximité et de la contrainte foncière.

Le périurbain comme type morphologique architectural et paysager

L'image-phare du périurbain est celle du pavillon unifamilial associé à un jardin d'ampleur moyenne (généralement de 600 à 1000m²). Cette définition, qui n'amène pas nécessairement une délimitation a priori du périurbain, pose un certain nombre de question. La première est celle de l'emboîtement d'échelle qui entraîne un flou dans cette image-phare, car ce n'est pas tant le pavillon lui-même qui confère une image au périurbain et ainsi le définit, que la zone pavillonnaire, elle-même enchâssée dans des zones non construite, agricole ou forestière. C'est ainsi l'alternance, à des échelles différentes selon les villes-centres, leur taille et la distance à celle-ci qui offre un type morphologique permettant de rendre une image de ce géotype.

Ce géotype morphologique correspond à une évolution actuelle, et depuis quelques décennies, des besoins exprimés des individus et notamment de catégories d'individus assez clairement qualifiables autour de l'idée de famille assez traditionnelle même si la réalité est beaucoup plus diverse. Il est nécessaire de percevoir cela dans sa dimension historique en insistant sur la création des besoins qui deviennent des demandes sociales et individuelles. Ainsi, sur le plan politique (« tous propriétaire ») comme sur le plan du marketing (banque, promoteur), tout est fait pour magnifier la maison individuelle.

Le périurbain comme modalité spatiale du tout voiture

Corrélativement au précédent, le périurbain est l'irrigation de l'espace par une voirie de desserte organisée par la voirie structurante convergeant vers l'agglomération dense, ainsi que les voiries interdépartementales.

Cette définition du périurbain est supportée par l'idée que la voiture doit, peut ou au moins doit pouvoir aller en n'importe quel endroit, ce qui, du point de vue de la structuration des réseaux hérités de la Révolution Industrielle, voire antérieurement, est de l'ordre du faisable, à condition d'y ajouter les voiries de desserte immédiate à l'intérieur des zones nouvelles construites ex nihilo c'est-à-dire sans noyau villageois préexistant, les zones pavillonnaires. Cette idée suppose donc l'irrigation de portions de territoire, à une échelle très fine (petites voies d'accès, impasses), la continuation de la recherche d'une irrigation de plus en plus fine.

Par ailleurs, l'idée même que la voiture puisse aller en tout endroit conduit, sans que cela soit logiquement étayé, qu'il n'y a donc pas besoin que d'autres modes de transport, notamment pour les distances relativement importante, soit envisageable. Le périurbain est donc plus le terrain de l'exclusivité de la voiture que celui de la voiture elle-même. Nuancions cependant : à une certaine échelle, le périurbain est desservi aussi par les transports collectifs gérés par le Conseil Général (cars) et la SNCF (cars, TER), parfois, mais rarement, par des modes spécifiques (transport à la demande).

On peut alors définir le périurbain par l'ampleur de l'écart entre l'échelle d'irrigation par la voiture et celle par les transports collectifs : en milieu urbain, la desserte par bus urbain n'est pas de même niveau que celle par voiture mais l'écart est faible et s'agrandit à mesure que l'on s'éloigne du centre de la ville. En milieu urbain, cet écart est beaucoup plus fort et nécessite pour une majorité de personnes utilisant ces transports collectif, d'utiliser un autre moyen de déplacement préalablement pour atteindre le point de rabattement du transport collectif.

Le périurbain comme lieu d'une certaine composition sociale.

Le périurbain est parfois défini comme le lieu de surreprésentation de certaines catégories sociales et socioprofessionnelles, par rapport à d'autres, qui correspondent aux catégories de personnes qui peuvent, financièrement parlant, disposer d'un logement non collectif, généralement avec jardin et d'une ou deux voitures particulières nécessitées par l'éloignement par rapport aux lieux de travail, d'éducation, de loisir et de consommation. De façon archétypale, le périurbain est composé de personnes aux revenus moyens à élevés,

propriétaire d'une maison avec jardin, composant une famille, travaillant à distance de leur logement. Mais, si l'archétype est aisé à définir et à se représenter, il ne correspond pas à la majeure partie des personnes habitant dans le périurbain puisque la plupart ne répondent pas à l'une ou l'autre des caractéristiques citées précédemment.

De ce point de vue, le périurbain est une image floue, car d'échelle très large et que l'on essaie de définir par les individus qui le composent, c'est-à-dire d'échelle très fine. La focale est inadaptée.

Dans une approche par la négative, les catégories sociales et socioprofessionnelles surreprésentées dans ce périurbain sont celles qui, aspirant à la maison individuelle (et le jardin) n'ont pas accès financièrement à la ville, pour des raisons classiques de rente foncière s'amenuisant avec la distance au centre. Ce centre apparaît donc à la fois comme le lieu de privilégiés et comme le lieu de relégation de ceux qui n'ont pas les moyens financiers d'être à distance par incapacité de supporter la charge des déplacements journaliers.

Cependant, cette définition du périurbain par la négative de l'urbain dans leur composition sociales respectives doit être nuancé par le fait que, au-delà des aspects en termes de capacités financières qui, de fait, n'excluent pas les plus nantis qui pourraient donc alors se localiser en périurbain – ce que, d'ailleurs font certains – le périurbain délivre un ensemble d'images, de représentations, des fantasmes, que les catégories sociales et socioprofessionnelles reçoivent, de façon différenciée, entre classes et même à l'intérieur de ces classes en fonction de choix et de préférences personnels ou de famille. Aussi, la composition sociale s'éloigne-t-elle nécessairement de l'archétype décrit précédemment et intègre d'autres classes et n'accueillent pas, au-delà d'une offre en logement nécessairement limitée, tous les représentants des classes habituellement dépeintes comme périurbaines. Ainsi, une certaine idée de la nature et des images qu'elle offre, de la distance et des moyens disponibles pour la franchir, de la famille et de la maison dans ce qu'elle a de symbolique personnelle s'exposant au regard social... contribue à la fois à ce mélange de profils de personnes et de ménage et à leur homogénéité. En ce sens, le périurbain, par ce qu'il véhicule correspond mieux ou plus à ces classes centrées autour de cet archétype.

Le périurbain comme mode d'habiter : synthèse

La définition du périurbain comme lieu d'un mode d'habiter spécifique apparaît comme la synthèse des définitions précédentes : il s'agit des comportements de consommation, de rapport à l'espace, de déplacement... qui, fondé sur le couple maison individuelle, voiture privée, comme condition nécessaire mais non suffisante de la concrétisation de ces modes d'habiter, de ces matières d'être, n'est envisageable que pour certaines catégories sociales pouvant se permettre de répondre aux exigences financière relatives à ce couple maison/voiture. Le périurbain exclu les catégories les moins bien loties (pauvres, sans-abris, chômeurs, populations captives...). D'autre part, le périurbain, sans les exclure, n'attire pas les populations les plus aisées qui peuvent, financièrement et matériellement, se permettre d'habiter dans le périurbain mais qui préfèrent justement s'en distancer, en restant en ville pour s'en distinguer, montrer la capacité à ne pas être dans le périurbain. Ceci dit, des exceptions existent et des lieux périurbains riches existent, des localisations isolées aisées aussi et, dans ce cas, le mode d'habiter autour de la maison individuelle est remplacé par une qualité de logement supérieur (superficie du terrain, qualité architecturale ou patrimoniale). Enfin, la place disponible, le découpage foncier, la promotion immobilière, le projet par lotissement, etc. tout ceci amène à faire de ce périurbain comme mode d'habiter un ensemble de lieux spécifiques qui forment une couronne autour de la ville.

C2. Mise en système et fonctionnement

Les concepts précédemment présentés supposent maintenant d'en mettre en avant les interactions majeures. Nous le proposons en deux temps :

- un examen des relations réciproques mais non nécessairement symétrique entre les notions,
- la mise en évidence de la fabrique du périurbain, c'est-à-dire de son fonctionnement qui le fait aussi évoluer, en posant la question qui fabrique le périurbain, regardant du côté des acteurs institutionnels et du côté des habitants, soulignant par la suite la capacité d'auto-organisation de ce type de territoire.

C2.1. Système notionnel

Les notions explicitées précédemment, dont on a bien la difficulté qu'il y a à les séparer de façon radicale tant elles entretiennent des relations fortes sont ici explicitement croisées, d'abord par couple puis de façon plus globale pour en montrer le fonctionnement systémique. Il apparaît que la compréhension de ce système n'est, au final, envisageable que par la mise en évidence des facteurs de fabrication du périurbain, tant par les acteurs ordinaires que sont les habitants et autres usagers que par les acteurs professionnels ayant en charge, de façon explicite, cette fabrication de territoire et sa gestion.

La place de la mobilité dans l'habiter¹¹

La spatialité est à l'habiter ce que l'ensemble des déplacements effectués (ou projetés, manqués, mais ayant une consistance matérielle au moins potentielle) est à la mobilité. Dans cette analogie, donc dans le cadre de l'équivalence de ces termes pris deux à deux dans un rapport qui reste à expliciter, le premier terme, la spatialité ou l'ensemble des déplacements, est le caractère objectif d'un fait descriptible tandis que le deuxième, l'habiter et la mobilité, est à la fois tout ce qui rend possible ce fait objectif et tout ce qui en découle, ce qui inclut le sens qui lui est donné.

Les déplacements sont la face objective, au moins objectivable, mesurable, de la dimension spatiale dynamique d'un individu tandis que sa mobilité est l'ensemble des éléments ayant présidé à ses déplacements, ceux qu'il a effectivement faits, ceux qu'il a envisagés, ceux auxquels il a renoncé.

Ainsi, alors que la spatialité d'un individu est l'ensemble des lieux fréquentés et des liens parcourus pour relier ces lieux par cet individu en une durée déterminée et, plus particulièrement tout au long de sa vie, l'habiter est l'ensemble des facteurs expliquant le fait qu'il soit ici aujourd'hui, à condition de préciser que :

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre de l'actuel : c'est l'ensemble des éléments qui dans sa situation peuvent permettre de comprendre le pourquoi de ce « ici maintenant ».
- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du virtuel : mobilisés aujourd'hui, ils peuvent référer au passé et en être la suite prévue ou la conséquence « logique », ou référer au futur et en être l'un des prémisses.
- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du potentiel : hors du temps (par le biais de l'imaginaire, par exemple, mais aussi en fonction d'idéaux, d'idéologies), ils donnent au « ici maintenant » une tonalité particulière, notamment par le décalage et l'adéquation relative qu'il montre avec le(s) potentiel(s) mobilisé(s).
- Ces facteurs, qu'ils soient actuels, virtuels ou potentiels, parce qu'ils sont en rapport avec le « ici maintenant » lui donnent un sens.

Par ailleurs, ces couples spatialité-habiter et déplacements-mobilités ne se situent pas au même niveau dans la mesure où la mobilité (et donc les déplacements qu'elle implique) est une modalité – la modalité mobile – de l'habiter. Elle n'en est qu'une modalité. Une autre

¹¹ Les éléments de ces parties ont été publiés dans le cadre de la valorisation de la recherche PériVia (Martouzet *et al.*, 2011).

serait celle du statique (dont le versant objectif serait l'ensemble des localisations), soit la manière d'être-là, les facteurs qui l'expliquent, les intentions qui y président...

De cette façon, on illustre plus clairement le fait que l'habiter est composé des éléments relevant des lieux, d'autres relevant des liens, enfin d'autres encore relevant de la relation entre liens et lieux. Par exemple, dans une situation actuelle (faite de possibles et de contraintes), pour un individu ayant une certaine trajectoire (et donc une compétence spatiale dont il a une connaissance relative des limites), cet individu peut se trouver dans l'obligation de concilier nombre d'éléments (liés à sa situation et à sa trajectoire) oscillant entre l'optimisation de la localisation relativement aux possibilités de déplacements. Le propre de la modernité périurbaine est d'être au plus près de la meilleure place (permettant de minimiser les déplacements) étant donné des ressources qui l'amènent à ne pouvoir y être et donc à être obligé de se déplacer. C'est la version fonctionnelle du couple « être à la bonne place » / « être à la bonne distance » (M. Lussault) des relations sociales.

Notre recherche consiste, plus précisément, en l'examen des relations entre habiter et mobilité, qui sous-tendent la compréhension des intentions, par le moyen des justifications qui sont données, qui président à la survenue des résultats concrets qui forment le couple spatialité/déplacement. Plus spécifiquement encore, cet examen, par la compréhension de ces relations vise à évaluer la durabilité des comportements spatiaux, quantifiables et qualifiables, par les attitudes données à entendre dans les dires des personnes auprès desquelles sont menées nos expérimentations, dires qui révèlent plutôt le couple mobilité/habiter, tout en précisant la fois les déplacements et la spatialité.

Que signifie « habiter durablement » ?

L'habiter dont on a cherché à clarifier les liens avec la spatialité, l'identité spatiale, d'une part, et les déplacements et la mobilité d'autre part, mérite de se poser la question de la possibilité d'un habiter durable. Peut-on habiter durablement ? La réflexion en cours semble montrer, en accord avec les débats ayant eu lieu lors du colloque « Habiter » organisé par le GERPHAU¹² les 11-12 mai 2006, à Créteil, et des conclusions qui ont pu être énoncées concernant la recherche d'une définition claire et reconnue du concept et du contenu de l'habiter de l'homme (Paquot *et al.*, 2007), que deux grandes tendances restent distinctes, entre un habiter philosophique découlant de la pensée de Martin Heidegger (1958) et un habiter géographique ou contextualisé, qui en découle aussi mais après qu'a été provoqué une rupture quant à ses dimensions spatiales et temporelles : il apparaît que l'habiter dont traitent les géographes, notamment, mais aussi à leur manière les sociologues, psychologues et les urbanistes diffère de l'habiter proprement heideggérien en ce que celui-ci est un rapport au monde sans commune mesure spatiale et temporelle avec l'habiter pratique que nous mobilisons ici. Bien que, pour l'un et l'autre, espace et temps sont indissociables, on peut distinguer :

- Sur le plan spatial, le concept d'habiter tel qu'utilisé par Martin Heidegger réfère à un rapport au monde en tant qu'entité cohérente, unique et dynamique, un système à l'échelle globale et non locale. Il ne réfère donc pas à un espace en particulier de ce monde, ni à un système d'espaces et de lieux particuliers, même si ce système qui fonde l'habiter géographique construit l'image que l'on a du monde à l'échelle globale.
- Sur le plan temporel, habiter dans le sens d'être-déjà-là ou d'être-toujours-déjà-là renvoie à une temporalité particulière ou à une absence de temporalité, ce qui ne permet pas de supposer une construction de l'habiter, en tout cas pas une construction du même ordre. Chez Martin Heidegger, habiter est une façon d'être qui inclut une dimension éthique, une façon de devoir-être face et dans le monde, monde qui préexiste, tandis que la construction de l'habiter des sciences sociales, sans pour

¹² Groupe d'études et de recherche philosophie, architecture et urbain.

autant ôter totalement cette dimension, part de l'idée que, concernant notre habiter pratique, notre monde se construit, il n'est donc pas un en-soi.

Ces deux approches ne sont pas contradictoires au point de s'exclure mais apparaissent comme complémentaires, l'une plus philosophique dont la dimension essentielle est éthique, l'autre plus socio-psychologique dont la dimension essentielle est descriptive. C'est essentiellement à l'habiter des géographes que nous faisons ici référence. En effet, le rapport à l'espace, bien qu'il puisse dans certains cas, pour certains personnes, relever de l'habiter heideggérien dans la mesure où elles incluent dans leur être à l'espace environnant un devoir-être au monde, renvoie plutôt, mais pas exclusivement, à la construction contextualisée d'un rapport à un nombre fini d'objets-villes. Le questionnement qui se pose alors réside dans la question de savoir si l'injection de durabilité dans le concept géographique d'habiter ne renvoie pas à l'habiter philosophique dans sa dimension éthique ?

En lien avec ce qui précède, la notion de durabilité qu'il ne s'agit pas d'examiner dans ses multiples dimension, notamment technique et idéologique, a fait l'objet d'une déclinaison, sur les plans des principes généraux qui relèvent plus de la philosophie sociopolitique (de l'organisation des sociétés) que de la mise en œuvre pratique d'un projet particulier, distinguant durabilité forte et durabilité faible. L'approfondissement porte sur les pratiques durables en tant qu'elles peuvent appartenir à l'une ou l'autre de ces deux catégories, en portant l'accent sur les pratiques de mobilité, qui vont du mode alternatif de déplacement à la « rentabilisation » de chaque déplacement (co-voiturage, multi-motif d'un déplacement, mobilité zigzagante), en passant par la substitution (TIC) ou le renoncement (volontaire ou obligé). Est à prendre en compte, dans une optique éthique kantienne, tout autant ce qui est fait par respect d'une idée de la durabilité que ce qui est simplement conforme à cette idée (Kant, 1988). Le fait de mettre l'accent sur les pratiques de mobilité n'exclut en rien d'analyser les pratiques autres, notamment celles liées aux différentes localisations d'un individu et des arguments ayant présidé à ces choix de localisation. Cela justifie, entre autres, le choix des individus entrant dans l'échantillon, d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'un entretien permettant de mettre en tension lieux et liens dans les choix faits au passé comme au présent : comment, par exemple, un choix de localisation antérieur contribue à orienter les choix de déplacements actuels et comment l'anticipation de déplacements à envisager rejaillit sur des choix de localisation.

Une mobilité durable ?

Concernant la mobilité durable, nous avons relevé que le texte de l'appel parle de mobilité durable sans jamais questionner sa définition : exclut-elle complètement la voiture ou pas ? (temporellement : toute la semaine, la voiture abandonnée et interdite des villes ?, un ou quelques jours par semaine ? ; dans le chaînage : rabattements vers des transports en commun en modes doux uniquement ?) ; est-ce une définition basée sur le seul principe « d'alternatives au « tout voiture »...ou inclut-elle aussi l'hypothèse d'une pérennisation de la voiture, mais sous d'autres modalités d'organisation : covoiturage, énergies plus propres, éco-conduite, car sharing, en rabattement uniquement ? L'approche d'éco-mobilité et de mobilité durable est plus récente, et le nombre de travaux augmente très vite, montrant l'appropriation de cette entrée. On peut distinguer 2 types de recherche :

L'angle adopté est celui de la résolution des problèmes engendrés par la mobilité quotidienne (émissions, pollutions, congestion...), c'est-à-dire une mobilité quotidienne plus « propre », avec des solutions relatives :

- Aux outils, technologies propres aux modes de transport et à leurs organisations : modes doux, transport collectif, en vue d'une limitation de la voiture « polluante » (véhicules plus propres ou plus économes, limitation du parc, etc.), ainsi que sur les conditions minimales de l'intermodalité (pôles d'échanges, aménagement de gares, etc.).

- Aux pratiques socio-spatiales, visant à changer les pratiques de mobilité quotidiennes pour les rendre plus durables (éco-conduite, sensibilisation à l'éco-responsabilité, covoiturage) Peu de travaux consacrés à ces outils et pratiques sont néanmoins recensés sur les espaces peu denses périurbains. On y retrouve notamment les déplacements internes à ces couronnes périurbaines (déplacements tangentiels inter banlieues ou de proximité), qui sont de plus en plus nombreux, du fait d'un desserrement de l'emploi, de la baisse de la part relative des navettes domicile-travail dans les motifs de déplacement. Autrement dit, le schéma centre/périphérie reste le modèle dominant. Néanmoins, les travaux sur le polycentrisme commencent à se développer sur cette thématique.

Au-delà du « plus propre », on s'achemine aussi vers une baisse de la mobilité quotidienne. Il s'agit de réintroduire la thématique de la mobilité résidentielle, à travers la question des localisations résidentielles des ménages et des formes urbaines qu'elles engendrent. Cette entrée renvoie en particulier au lien de causalité entre forme urbaine et mobilité. Ce questionnement se place presque systématiquement en référence à la théorie de Newman et Kenworthy (1998), qui démontre que les périurbains effectuent des déplacements plus longs, donc plus polluants que les autres, en raison de leur localisation résidentielle. Ils proposent donc de faire baisser la mobilité quotidienne en agissant sur la forme urbaine, en favorisant la ville compacte par une mobilité résidentielle centripète ou par une densification du tissu périurbain qui deviendrait « urbain ». Cette approche, souvent stigmatisante à l'égard des comportements des périurbains est néanmoins débattue vivement au sein de la communauté scientifique (« l'effet barbecue » par Orfeuil et Massot). Pour sortir du débat entre ville compacte et ville diffuse, ils proposent de réfléchir à l'idée de « ville cohérente » qui, en structurant la ville émergente, rapprocherait domicile et lieu de travail ; ceci renvoyant aux travaux sur le polycentrisme comme forme économe en déplacements.

Les croisements à envisager entre les différentes notions appliquées par la suite à l'« espace périurbain » peuvent en première approche être synthétisée de la façon suivante, pour la continuation de la recherche. Le rapport que nous avons mis en évidence entre spatialité et habiter, la première étant objective, la seconde étant le résultat construit, à partir de la première, du rapport de l'individu à l'espace (tous types, toutes échelles confondues) est identique entre déplacement (qui est une mesure et une qualification objectives) et mobilité. La mobilité peut se définir comme la dimension mobile de l'habiter, les déplacements étant la dimension dynamique de la spatialité (composée de lieux et de liens). La problématique des déplacements dans le périurbain impose dès lors d'interroger la mobilité dans ce qu'elle constitue une modalité particulière de l'habiter périurbain, s'exprimant spatialement et donc, étroitement liée à une certaine identité spatiale.

La mise en question de la durabilité du périurbain et le rapport à la ville : quel modèle ?¹³

La tendance actuelle est de qualifier et d'évaluer le périurbain comme « non durable » : accusé de divers maux dont les plus souvent cités sont la consommation accrue d'espace au détriment des espaces agricoles et naturels ou au détriment du paysage, l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus liés à l'accroissement du taux de motorisation des ménages... Ces critiques impliquent, de façon sous-jacente mais bien réelle, que le périurbain (au sens du sociotype de celui qui y réside comme au sens de l'organisation spatiale héritée et confortée par les pouvoirs publics et les tendances sociales et économiques lourdes) est responsable de ces « divers maux ». Or, sans viser la dilution des responsabilités vis-à-vis de ces maux, le périurbain, comme territoire n'est que ce que l'on en fait. Par ailleurs, le périurbain est beaucoup plus nuancé et divers que ce qui est implicitement supposé dans les critiques qu'il provoque et ne repose pas nécessairement ni

¹³ Les éléments présentés ici ont été publiés dans le cadre de la valorisation de la recherche (Thibault *et al.*, 2011).

uniquement sur le schéma type, le stéréotype de la famille logeant dans un pavillon et ayant besoin de deux voitures pour se rendre aux lieux de travail, qui se situeraient en ville, et pour les activités des enfants.

Le périurbain est implicitement tout autant décrié à travers l'idée et l'injonction de ville compacte, relayée par l'injonction pratique de (re)construire la ville sur la ville. Le périurbain, comme géotype, est alors encore synonyme de consommation d'espace et encore considéré comme facteur d'aggravation des distances parcourues – générateur de mobilités importantes –, donc de consommation d'énergie, bref, comme réel fauteur de trouble dans un monde qui pourrait être durable. Les périurbains, comme représentants du sociotype correspondant, en seraient alors le bras armé et la cause par la demande qu'ils exprimeraient.

Périvia vise à analyser la pertinence d'un modèle de la ville durable en fonction des pratiques de déplacement liées à la ville périurbaine, sans que pour autant il s'agisse de concevoir un modèle qui autorise la reproduction ou le prolongement de ces déplacements. Plus exactement, Périvia vise à mettre en rapport un modèle et ces pratiques, considérant qu'elles doivent être prise en compte dans la conception du projet de la ville durable ; le périurbain est une composante de la ville, tout comme le sont la banlieue, la ville dense, etc. Il doit pouvoir évoluer, être amendé dans quelqu'un de ses dispositifs afin d'assurer une plus grande soutenabilité des espaces urbains.

Cette évolution recherchée du périurbain est la conséquence de plusieurs critiques négatives apportées au périurbain, allant de la consommation d'espaces, à la perte de biodiversité, jusqu'à quelques « coûts sociaux » qu'il engendre¹⁴. Les incertitudes en matière de transport individuel liées à la baisse puis la disparition prévisible des énergies non renouvelables ne sont pas l'un des moindres facteurs qui devraient nous inciter à promouvoir des politiques d'occupation de l'espace précautionneuses.

La périurbanisation contemporaine, qualifiée d'étalement urbain, est l'une des composantes d'un processus qui constitue au bout du compte un système cohérent. Ce système articule plusieurs composants tels que le développement de l'usage de l'automobile avec ses réseaux (rocales, autoroutes, etc.) à la place des transports collectifs urbains, la création de nouvelles centralités périphériques, outils du développement de l'économie de consommation, l'accession à la propriété comme moyen de constitution d'un patrimoine familial, la valorisation de la campagne, du monde rural et de la nature comme contrepoint à la ville désignée comme l'espace représentatif des méfaits principaux de notre civilisation moderne et contemporaine, etc.

¹⁴ Ainsi, d'après l'Institut français de l'environnement, ce sont en France, 600 km² qui sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans. Et la progression des surfaces artificialisées est 4 fois plus rapide que la croissance démographique. Ce sont ces phénomènes, dits d'étalement urbain et d'artificialisation des sols qui font l'objet de cette présentation » <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etalement-urbain-et.html>.

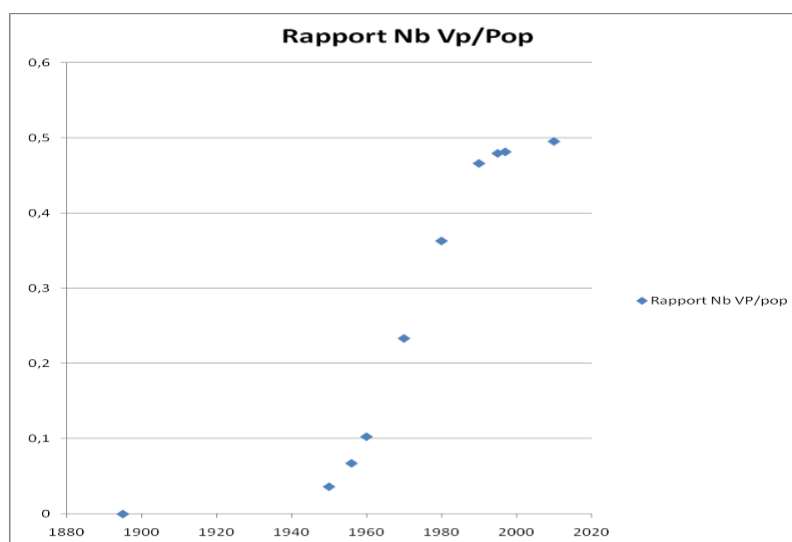


Figure 5. Rapport en entre le nombre de véhicules particuliers et la population (France métropolitaine)¹⁵

La ville soutenable est un projet qui vise à réduire les impacts négatifs de la ville, fruit de l'exploitation des énergies non renouvelables. Le projet de la ville soutenable n'est pas un projet qui peut être figuré par une maquette de ce que devrait être la ville comme les théories classiques de l'urbanisme ont pu en offrir : c'est plus sûrement un dispositif qui articule plusieurs niveaux d'organisation, avec des dimensions qui sont spatiales, sociales, environnementales, etc. Ces niveaux d'organisation sont à croiser avec plusieurs échelles spatiales, du global au local.

En ce qui concerne la dimension spatiale de la ville durable, définie à l'échelle d'une aire urbaine élargie, son projet est fondé sur une réduction de son étalement. Cette réduction a pu être définie par la disparition progressive du périurbain au profit d'une agglomération ramassée, limitée dans l'espace. Elle peut également correspondre à une réorganisation plus ou moins progressive de l'espace périurbain en favorisant un urbanisme de réseaux qui condense les espaces habités et les zones d'activités autour de nœuds de ces réseaux, favorisant ainsi l'emploi des transports collectifs à la place du transport individuel.

De façon schématique, l'une des versions spatiales de la ville durable peut être imagée par le schéma suivant, fondé sur une connectivité la plus forte possible entre les centralités principales de la ville dense et une plus simple connectivité entre les pôles secondaires de l'aire urbaine qui organise dans leur voisinage immédiat la ville périurbaine.

¹⁵ Sources des données (2010 : CCFA (<http://www.ccfa.fr/>), INSEE, Doctorat de Béatrice Bourdeau, *Evolution du par automobile français entre 1970 et 2020*, Université de Savoie, Chambéry.



Figure 6. Un modèle schématique de la ville durable :
Une ville dense quasi hyper connexe, une ville périurbaine simplement connexe avec la ville dense

Au bout du compte, la confrontation menée par Périvia entre ce modèle et les pratiques en matière de déplacement porte sur la question du niveau de connectivité. En effet le transport individuel permet une certaine hyper connectivité¹⁶ : avec le réseau de voiries et un véhicule personnel, tout lieu d'une aire urbaine peut être relié directement à n'importe quel autre lieu ; Il ne peut guère être ainsi avec des transports collectifs. Si La ville dense permet le renforcement de la connectivité entre ses lieux centraux principaux, la faible densité ne le peut pas.

Ce modèle de la ville durable est fondé sur une articulation entre la ville dense et la ville non dense par les réseaux de déplacement et la densification de l'urbanisation autour de leurs nœuds centraux qui sont les points d'accès principaux aux réseaux de déplacement. Pour être effectif, un tel projet doit être partagé et soutenu par l'ensemble des collectivités territoriales concernées ; A l'échelle d'un département par exemple, cela nécessite la conception d'un schéma de cohérence territoriale établi à cette échelle.

L'état actuel des relations entre collectivités territoriales n'est pas un facteur qui favorise la conception d'un schéma de cohérence territorial conçu par l'ensemble des collectivités ayant en charge tous les espaces qui vont d'un ou plusieurs pôles urbains à leurs environnements péri urbanisés. Les rapports entre collectivités territoriales sont classiquement des rapports de coopération/conflict, chaque territoire visant tout d'abord à défendre sa position par rapport aux autres et non pas une situation incluant ce qui l'établit, c'est-à-dire ses fondements relationnels aux autres espaces environnants.

Si l'on considère l'échelle départementale par exemple, le cas de l'Indre et Loire n'a rien de spécifique par rapport à biens d'autres départements français ; il s'illustre à l'heure actuel plus par une opposition affichée, déclarée et que l'on pourrait qualifier de traditionnelle entre l'agglomération centrale et le restant de l'espace départemental. De plus, le mode d'élection par canton au niveau départemental et non pas par scrutin de liste, favorise la défense des

¹⁶ Un réseau est hyper connexe dès lors que chacun de ses nœuds est directement relié à tous les autres.

intérêts locaux aux profits d'intérêts plus globaux¹⁷ ; la partie l'emporte sur le tout, une modalité contraire à l'émergence d'un projet global qui intègre le péri urbain dans son espace de référence.

Comme nous l'avons déjà évoqué, la périurbanisation actuelle est le résultat d'une situation, d'un système qui a trouvé sa cohérence, cette périurbanisation confortant l'existence de ce système de production. Infléchir, modifier la trajectoire de la périurbanisation par l'adoption explicite ou non d'un schéma de cohérence territorial qui embrasse tout l'espace concerné, nécessite la mise en place d'un système d'action et de décision pour concevoir un tel projet. Nous pouvons poser comme hypothèse que les conditions permettant la mise en place de ce système d'action ne sont pas actuellement réunies. Les problèmes posés par la péri urbanisation telle qu'elle est actuellement ne sont peut-être pas encore suffisamment critiques voire catastrophiques pour engager l'organisation d'un tel système d'action, à même de prendre en charge la dimension holistique de la ville et sa composante périurbaine.

La place et le statut du périurbain dans Périvia

Le périurbain n'est pas central dans cette recherche, il apparaît plutôt comme un type de terrain d'étude possible, comme aurait pu l'être le rural, l'urbain, voire l'hyper-urbain. Mais, d'emblée, dire cela sous-tend l'idée que le périurbain est un objet géographique, qu'il est localisable et délimitable, même imparfaitement, alors qu'on peut tout aussi bien considérer que cette notion est sociale avant d'être spatiale, de même que l'urbain est un type social, l'individu périurbain peut se définir non tant par sa localisation par rapport à l'urbain (au sens géographique du terme), que par un mode de vie, un mode d'habiter, ou à un échelle sociologique plus large, par une composition sociale spécifique. Le suffixe « péri » n'est pas nécessairement purement spatial.

Le périurbain est le lieu, le prétexte et l'occasion d'observer le couple durabilité/mobilité, incluant la composante statique de la mobilité, l'ancrage. Il est un type d'espace habité qui, par ses caractéristiques propres, permet plus ou moins bien, la mobilité (et non, seulement, les déplacements), par ce qu'il propose en termes de possibilités de déplacements et en termes de localisations (d'activités, du logement aux lieux de consommation en passant par le lieu de travail) qui permettent, obligent, favorisent, incitent à se déplacer et à le faire de telle ou telle façon, à tel ou tel moment. Il est donc, de ce fait, plus ou moins, durable « en soi » comme en fonction de ce qu'en font ceux qui y habitent. Le périurbain est ici considéré comme un géotype et un sociotype spécifiques qui définissent une structure spatiale particulière, bien que diverse, et des comportements particuliers, notamment en termes de mobilités.

Ceci pose le problème de la définition, qu'il ne s'agit pas de résoudre ici car ce ne pourrait être que de façon péremptoire : plusieurs définitions ont été envisagées, non exclusives, voire complémentaires mais dont la synthèse reste problématique.

Il faut considérer à la fois que, comme le périurbain n'est pas central à notre réflexion, le besoin ne se fait pas grandement sentir de le définir. Cependant, d'une part, les résultats auxquels nous parviendrons dans la qualification de l'habiter et de la mobilité des individus contribuera à qualifier, sinon définir, le périurbain de ce point de vue-là. Aussi une prédéfinition peut s'avérer si ce n'est nécessaire, du moins prudente à tenir en réserve. D'autre part, pour des questions de mise en œuvre pratique de la méthode élaborée, il apparaît, d'expérience, nécessaire de donner une délimitation, même imprécise, du périurbain mais qui puisse permettre de répondre à l'enquête qui se demande toujours en quoi il est légitime de s'adresser à lui, notamment en ce qui concerne sa localisation, vue travers son logement. Au-delà de cette définition préalable, il s'agit, puisque l'on parle du

¹⁷ Sur les 37 cantons d'élection du Conseil Général d'Indre et Loire, 16 sont du périmètre de Tours plus, la communauté d'agglomération qui pilote la plus grande partie du pôle urbain central.

rapport à l'espace (à travers l'habiter et sa composante majeure qu'est la mobilité), de s'en remettre aux représentations qu'en ont les acteurs (organisateur, habitants) du périurbain.

Comment ces notions forment système ?

Notre propos s'articule autour du triplet composé de la mobilité, de la durabilité et de la périurbanité – l'ancrage territorial périurbain –, triplet qui fonctionne comme un système, tant l'objectif qui vise à décrire le fonctionnement des espaces périurbains nécessite la compréhension simultanée des trois concepts et de leurs interactions. S'il faut bien, dans un premier temps préciser le contenu et les limites de chacun d'eux, ce ne peut être que de façon préliminaire. Par mobilité, nous entendons l'ensemble des éléments qui donnent sens aux déplacements effectués ou simplement envisagés : au-delà d'un point origine, d'un point destination, d'une vitesse, d'un trajet, d'un motif majeur relatif à la nature et au contenu du point de destination et d'un mode de transport, toutes choses utiles – et mesurable – pour la description de déplacements, éléments objectifs de la mobilité, de multiples questionnements sont à envisager, dont les réponses ne peuvent être trouvées que chez les individus eux-mêmes, par le sens qu'ils donnent à leurs déplacements. Ces questions peuvent être posées, de façon prometteuse, par la négative, « pourquoi pas ? » : pourquoi pas un autre point de destination (pour un même motif), pourquoi pas un autre trajet (pour un même point de destination), pourquoi pas un autre mode de transport (pour un même couple origine-destination) ? Et les seuls arguments, aussi sophistiqué soit le modèle économique de référence, de la minimisation du coût (temps, énergie) de déplacement relativement au gain permis par le lieu de destination n'est pas suffisant, tant le déplacement s'inscrit dans un ensemble complexe d'activités non totalement indépendantes et tant l'individu qui se déplace est en lien avec d'autres individus en différentes sphères (travail, loisir, famille...) aux temporalités diverses (des embouteillages prévisibles aux horaires des services en passant par la fréquence de passage de certains moyens de transport). Ces déplacements, dépendent, entre autres de valeurs, qui sont mobilisées ou non, mises en application contextualisée et données à voir. Ainsi, être efficace n'est pas seulement la conséquence de la rationalité de l'individu, c'est aussi le fait de considérer l'efficacité comme une valeur, supérieure à d'autres et le fait de vouloir se donner à voir comme tel – y compris à nos propres yeux. Parmi ces valeurs, est celle de la durabilité, que nous ne nous risquerons pas à définir au-delà du fait qu'elle nous paraît être ce qui motive la conciliation entre les trois piliers canoniques du développement durable, mais aussi – et surtout – entre le long terme et le court terme, entre la planification et la réaction face aux situations d'urgence, entre l'intérêt général et l'intérêt personnel. Cette conciliation, est l'expression même de la tentative – et de l'échec de cette tentative – d'atteindre une durabilité idéale.

C2.2. La fabrique du périurbain

La fabrique du périurbain se fait par un système couplant deux grands types d'acteurs (les acteurs institutionnel et les acteurs ordinaires que sont les usagers des territoires périurbain et urbains) et le territoire lui-même :

- les acteurs institutionnels le fabriquent par leurs décisions, leur pouvoir d'action et leur puissance d'action ;
- les acteurs ordinaires le fabriquent par leurs choix de localisation, de déplacement et d'activités et ce que cela implique. Leur mode d'habiter couple des structures (habitus) et du quotidien qui rendent effectives celles-là tout en les modifiant possiblement ou les renforçant ;
- le territoire lui-même dans la mesure où il a, à travers les deux types d'acteurs précédents, des dynamiques propres qui au final leur échappent. Il a une capacité de reproduction, il entretient des dynamiques de maintien ou de changement selon les

modes de régulation en œuvre aux différentes échelles (qui interagissent). Ces dynamiques et ces tendances échappent aux acteurs qui deviennent ainsi agis¹⁸.

La fabrique du périurbain par sa mise en organisation

Les discours techniques et politiques relatifs à l'organisation territoriale et notamment celle du périurbain mêlent, dans leurs grandes lignes, six grands registres qui relèvent tant de l'analyse et du constat d'un dysfonctionnement que de l'intention, du projet, de l'action, avant même les moyens de procéder pour réduire un problème qu'ils ne parviennent à circonscrire ni dans l'espace, ni dans le temps, ni dans la multidimensionnalité des répercussions d'un état de fait jugé, justement, problématique. Ces six grands registres, élaborés en partie à partir des données recueillies lors du focus group réalisés avec les acteurs locaux tourangeaux, sont :

- L'évidence de la complexité. Les discours mettent d'abord en évidence les complexités en œuvre. Il y a tout d'abord celle de l'objet en lui-même, c'est-à-dire son caractère non homogène, mais surtout celle des dynamiques en marche dans l'espace qui composent des stratégies divergentes et convergentes entre les intentions institutionnelles visant l'organisation rationnelle du territoire pris dans son ensemble malgré son hétérogénéité, les intentions institutionnelles locales qui, du fait d'intérêt autres, mettent en place les conditions pour que les stratégies et les préférences puissent s'exprimer et se réaliser, allant à l'encontre de la rationalité globale mise en avant. Cette complexité recouvre les problématiques de non-adéquation spatiale (imbrication des entités territoriales institutionnelles aux intentions différentes du département, voire au-delà, jusqu'à la parcelle), temporelles (du déplacement quotidien à la pérennité des structures techniques qui le permettent) et organisationnelles (de l'intérêt général aux intérêts particulier, en passant par des intérêts généraux locaux). Au final, il ressort de ces discours l'aveu, plus ou moins explicite, de l'impossibilité, du moins de la très grande difficulté, de la compréhension et de l'appréhension de cet ensemble que forme le périurbain.
- Les discours recueillis donnent à entendre, soit de façon implicite, soit du fait des non-dits et des raccourcis utilisés, l'idée d'une imbrication des faits et des causes. Dans un schéma classique de rationalité linéaire, la compréhension de la réalité passe par la simplification de celle-ci, par une décomplexification qui amène à catégoriser les éléments (faits et processus) comme relevant soit des faits constatables supposés être conséquences de causes, soit comme les causes même de ces constats. Le couple cause-conséquence rend l'action envisageable, notamment dans un contexte de travail (réflexion, conception, négociation, action, dans des temporalités diverses) où le pire, du moins considéré comme tel, est l'absence d'action. La compréhension de la complexité suppose du temps. Par ailleurs, l'idée admise par les acteurs de l'organisation des territoires de ce schéma d'une rationalité linéaire alors même que le problème est circulaire (il est de l'ordre d'une dynamique qui se renforce ou, au mieux, se poursuit) conduit au fait que la réponse apportée au problème contribue, à une autre échelle de temps ou une autre échelle spatiale, à renforcer le même problème, tant et si bien qu'au final, c'est la solution qui pose problème, sans que pour autant elle soit perçue comme telle. : toujours plus de la même chose.
- S'ensuit la reconnaissance de l'impuissance à faire autre chose qu'accompagner les tendances, « limiter les dégâts ». L'action se résume alors par des expressions comme « courir après », « tenter de rattraper ». Le temps de latence de l'action

¹⁸ Dans la suite de ce qui a été dit de l'applicabilité de l'adjectif durable aux actions, pratiques, intentions, projets, comportements et attitudes, plutôt qu'aux objets, que ceux-ci soient matériels ou immatériels, c'est en ce sens que le territoire peut-être dit durable : un territoire contient une dynamique autonome, une « quasi-intention » un « projet naturel ».

publique, ajouté du temps de latence des répercussions attendues et le mode d'organisation des institutions œuvrant pour l'organisation des territoires contribuent, face à la rapidité d'autres dynamiques relevant à la fois de l'économie et des choix individuels référents à des préférences construites par la sphère économique, à ce retard. Cependant, ainsi qu'indiqué précédemment, l'action qui « rattrape » conforte le problème et, plus encore, le légitime et ainsi lui fait perdre son caractère problématique.

- Face à cette complexité, le recours au(x) modèle(s), parce qu'ils sont par définition des simplifications de la réalité, est une tentation qui, bien que légitime, mais parce que relevant de la facilité sont plutôt de l'ordre du rassurant que de l'opérationnel. Les modèles descriptifs, tels qu'énoncés précédemment (modèle de la ville compact, modèle de la ville étalée, modèle du polycentrisme), sont immédiatement présentés comme problématiques dans la mesure où soit le caractère simplificateur apparaît trop crûment, soit le caractère normatif apparaît comme trop évident, soit encore le caractère opératoire échappe à l'action, au projet dans le sens où ceux-ci sont systématiquement contredits par les dynamiques en cours. Toutefois, est ajouté une sorte de « modèle d'action » qui ne prend pas en compte les couronnes concentriques qui, implicitement, ne permet de poser le périurbain qu'en fonction (avec ou contre) la ville centre, un modèle par axe.
- La dialectique de l'offre et de la structure rend compte de l'action proprement dite et des intentions sous-jacentes. D'une façon générale, il s'agit pour l'acteur institutionnel ayant en charge l'organisation du territoire, au-delà de la seule échelle communale, de contribuer à améliorer l'offre dans le périurbain (soit par la participation à l'équipement, soit par l'amélioration aux infrastructures de transports, notamment routière mais aussi ferroviaire et par car) de façon à améliorer les conditions spatiales des ménages installés. Mais, ce faisant, le territoire est rendu plus attractif pour d'éventuels futurs ménages qui cherchent à s'installer. A cela s'ajoute les effets de la double vocation routière qui est, à la fois, de relier et de desservir. L'amélioration des voies interurbaines, reliant deux centres urbains majeurs à l'échelle régionale, voire au-delà ou un pôle urbain majeur et un pôle secondaire qui, malgré sa capacité, d'autonomie en dépend, contribue à l'amélioration de la desserte et incite à l'urbanisation, sans toutefois provoquer celle-ci. La zone alors nouvellement urbanisée contribue alors à son tour à l'augmentation de la demande d'équipement et à l'amélioration de la desserte, voire la nécessité d'amélioration de la fonction de relier.

Les propos, synthétisés ici, restituent l'impression pessimiste d'un périurbain, jugé négatif en soi et dans les conséquences que son fonctionnement implique, qui est d'abord la concrétisation spatiale d'un processus – la périurbanisation – qui ne semble pas devoir s'arrêter, ni même se ralentir. Il est clair que dans ces propos – ceux des acteurs en charge de l'organisation territoriale de l'espace périurbain – le périurbain apparaît d'abord comme un problème, celui d'une ville peu dense, mais, en même temps, l'équipement et la viabilisation du périurbain devrait pouvoir être considérés comme une densification, c'est-à-dire une urbanisation par densification / structuration et amélioration qualitative du périurbain qui, de ce fait, empêcherait les zones non périurbanisées de le devenir à leur tour, mais préparant néanmoins celles-ci à le devenir.

La fabrique du périurbain par les pratiques

Dans l'optique du passage d'une durabilité potentielle du périurbain à une durée effective de celui-ci par ce que font les acteurs ordinaires de ce territoire, par ce que font les habitants et usagers du périurbain, l'analyse des pratiques de ces acteurs ordinaires doivent être balisées. Au-delà d'une partition entre pratiques durables et pratiques non durables ou même d'un gradient très progressif d'une durabilité importante (voire forte au sens

précédemment donné) à une durabilité inexistante, nous posons, pour clarifier notre propos et le structurer, que ces pratiques sont de plusieurs ordres :

- Celles qui touchent, d'une façon ou d'une autre à l'espace, notamment en termes de localisation (en premier lieu la résidence, mais aussi la localisation des aménités urbaines choisie, lorsqu'il y a choix, pour mener telle activité, elle-même choisie entre plusieurs activités possibles)
- Celles qui touchent l'espace en termes de mobilité
- Celles qui, bien qu'étant localisée puisque toute pratique l'est, n'est pas directement lié à l'espace et à son utilisation. Il s'agit des pratiques quotidiennes, notamment des pratiques durables puisque ce sont celles-ci qui nous intéressent au premier chef, qui relèvent des activités, de la consommation... qui ne dépendent pas nécessairement d'un lieu ou d'un choix restreint de lieux, qui n'impliquent pas nécessairement de déplacement.

Ces distinctions sont arbitraires et, en partie, fictives : toute pratique, dans ses préalables ou dans ses répercussions proches ou lointaines, a nécessairement à voir avec l'espace. Celui-ci est bien une donnée constitutive de l'agir. Nous verrons aussi plus loin, lors de l'exposé des résultats de la recherche, que les activités non spatiales peuvent prises en compte dans la spatialité par des effets de compensation entre durable et non durable.

Dans le champ des pratiques spatiales, il apparaît la possibilité d'une distinction entre :

- celles qui découlent de la structure de l'espace, de ce qu'il offre, par adaptation immédiate ou stratégique et à la fois structure cet espace, par un effet de rétroaction. Il s'agit ici, pour l'individu ou le ménage de décisions lourdes, structurante pour leur fonctionnement, mais en même temps, l'empreinte d'une telle pratique ou d'une telle décision est importante sur leur environnement. Ainsi la localisation d'un individu en ce qui concerne sa résidence fige, pour une durée non négligeable, l'espace pratiqué : non seulement il est approprié mais il est orienté dans sa vocation et si l'individu ou le ménage quitte ce lieu, celui-ci restera un lieu de résidence, pour d'autre
- celles qui sont plutôt de l'ordre de stratégie d'adaptation à l'espace. Dans ce cas, l'espace est une donnée qu'il s'agit, pour le pratiquer, de connaître, d'évaluer, éventuellement de décider si toutefois l'espace propose un choix, sans que la mise en pratique de la décision ne modifie la nature, le contenu et la structure de l'espace pratiqué.

Il y a donc bien une dimension structurante de certaines pratiques vis-à-vis du périurbain : ces pratiques et leurs modalités de mise en œuvre ont une dimension périurbaine (elles se feraient autrement ailleurs) mais, de plus, elle renforce le caractère périurbain du périurbain

On peut aussi mettre en évidence quatre grands types de pratiques en fonction de leur temporalité :

- celles qui relèvent de la répétitivité, qui, en tant que telles, structurent l'habiter de l'individu, de façon durable (au sens d'une certaine durée). On peut elles-mêmes les scinder en deux grandes catégories (aux contours flous). Il s'agit d'une part des pratiques liés à la sphère du travail (horaires), à la sphère des études (de l'individu ou des enfants de celui-ci en fonction de leur âge mais aussi de la localisation du lieu d'études), cas pour lesquelles la pratiques ne nécessite pas de décision à proprement parler, celle a été faite « une fois pour toutes » lors de l'acceptation d'un travail, lors du choix du lycée par exemple et les pratiques qui en découlent, notamment en termes de déplacement, relèvent de l'habitude voire de la routine. Mais il y a aussi le cas de routines ou d'habitude qui peuvent être remises en cause à n'importe quel moment. Il s'agit des activités moins contraignantes qui relèvent de la

consommation et des loisirs notamment : le choix d'un lieu de consommation peut changer, la participation à une activité régulière (club de sport par exemple) peut s'arrêter facilement... L'autonomie de la personne par rapport aux contraintes extérieures et par rapport à sa propre biographie est plus importante que dans le cas précédent : l'individu a en grande partie la main sur la continuation ou l'arrêt de cette habitude.

- Celles qui relèvent de l'extraordinaire nécessitent soit une décision personnelle importante soit une contrainte extérieure lourde, selon la sphère (travail ou famille) à laquelle elles réfèrent et le type dont elle relève (choix d'un loisir, d'un voyage associé aux vacances, obligation d'un déplacement pour cause familiale de type décès). Ces pratiques extraordinaires amènent généralement à composer avec les pratiques habituelles ou routinières.
- Celles qui relèvent de l'innovation : elles nécessitent une délibération parce qu'elles remettent en cause, sans toutefois relever de l'extraordinaire, les habitudes et routines. L'innovation peut être plus ou moins ponctuelle et ne concerner qu'un élément (un moment) d'une routine ou, au contraire, faire disparaître l'ensemble de la routine.

Au final, l'individu se situe systématiquement entre contraintes et possibles, ce qui définit la largeur et le contenu du spectre des éléments de décision face à une situation et dans une intention (qui lui est propre) et entre héritage (y compris son propre héritage que sont les routines) et rupture. Ce qui relève de ces deux éléments, héritage et rupture, peut tout autant être considéré comme contrainte ou comme possible (voire comme renouveau des possibles). Cependant, avant même d'examiner la durabilité des pratiques, faire la part des choses entre ce qui est structurant et ce qui est adaptatif, entre ce qui ressortit de l'héritage et ce qui est de l'ordre de la rupture et entre ce qui est de relève du « choix libre » ou du choix contraint est impossible du fait des interactions entre, à chaque fois, les deux sphères et du fait du caractère flou et mouvant de la distinction entre elles deux.

Il faut, de même, considérer les effets de composition et les effets d'agrégation des pratiques faites par les individus dans le périurbain. L'autre, pour l'individu, relève de son contexte général, mais en changeant de point de vue, en se mettant à la place de l'autre, il faut bien considérer que l'action de l'un entre nécessairement dans le cadre du couple contrainte/possible de l'autre. Il y a composition entre individu. Lorsque ces compositions se renforcent mutuellement, on parlera plutôt d'effets de composition. Sans entrer dans le détail, deux exemples, assez classiques illustrent cela : la saturation et l'engorgement des voies de circulation dont aucun des automobilistes ne peut être tenu pour responsable et qui pourtant freinent chaque autre, l'atteinte, par choix de localisation de multiples résidents, d'un seuil nécessitant l'implantation d'un équipement qui, une fois réalisé, rendra le territoire correspondant plus attractif et contribuera à accroître les phénomènes de densification et d'étalement. Ces exemples montrent comment le contexte de l'individu dépasse celui-ci et comment le périurbain, comme d'autres types de territoires, a une dynamique propre qui dépassent l'individu, en le contraignant mais aussi, parfois, en lui offrant des possibilités autres, une dynamique propre d'auto-organisation

L'auto-fabrication du périurbain par ses dynamiques propres

Le périurbain peut aussi être considéré comme un système disposant d'une certaine autonomie, c'est-à-dire d'une certaine capacité d'auto-organisation, échappant donc aussi, en partie, à la fabrication par les acteurs institutionnels qui, en l'occurrence ne sont plus acteurs mais moyens du périurbain, ainsi que la fabrication par les pratiques des usagers du périurbain.

D'une façon générale, le périurbain par ce qu'il est, la façon dont il est structuré, par ce qu'il propose ou non et la manière dont il le propose ou non, par ses dynamiques qui relève

essentiellement des conséquences des effets d'agrégation des comportements et actions individuels, conduit les acteurs, institutionnels comme ordinaires (les usagers) à mener des actions et à avoir des comportements qui renforcent les dynamiques mêmes du périurbain. Sans « personnaliser » le périurbain, sans pouvoir lui prêter une intention, il présente deux caractéristiques majeures qui font que d'une part il se fabrique lui-même et d'autre part, qu'il est fabriqué par des éléments qui ne relèvent ni des acteurs du périurbain ni de ses habitants et usagers.

Il existe un héritage, composé de situations (états de fait) et de dynamiques, qui dépasse le strict cadre du périurbain. Sur le plan des déplacements deux éléments sont à prendre en compte :

- d'une part, l'étoile ferroviaire nationale reproduite au plan local autour des nœuds d'échange, les étoiles routière et autoroutière constitués autour de ces mêmes nœuds sont le résultat de politiques nationales et locales d'organisation institutionnelle, politique et policière du territoire, sans rapport direct avec une offre de transport qui aurait visé de façon explicite la desserte de chaque parcelle viabilisable puis constructible. Les enjeux d'alors étaient d'une autre ampleur (cohésion de la nation dès l'Ancien Régime, développement économique pendant la Révolution Industrielle avec l'étoile Legrand, concurrence internationale avec le développement des réseaux autoroutiers modernes lors de l'augmentation des trafics par camions). Cependant, on ne peut nier que très indirectement, la mise en place de solutions techniques liées à ces enjeux n'a pas eu parfois une teinte sociale visant une certaine homogénéité sociale à venir que l'on peut interpréter comme les prémisses de l'avènement d'une classe moyenne ultra-majoritaire qui souhaitera ensuite devenir propriétaire. Ainsi, le soubassement idéologique de l'appui de Napoléon III à l'étoile Legrand relève-t-il d'une forme de Saint-Simonisme, dans sa dimension, sociale, visant, par la circulation des biens et des personnes, celles des idées : ainsi le mode de vie urbain s'est-il dispersé jusqu'à, un siècle plus tard, l'urbain généralisé de Françoise Choay.
- D'autre part, reconsidérant la double fonctionnalité des voies de circulation, relier et desservir, il apparaît, sur une échelle historique large que le développement des voies majeures est la conséquence directe d'une demande accrue d'échanges, de toutes natures, provoquée et organisée par les périodes de forte croissance économique (apogée de l'empire romain, l'âge d'or du Moyen-Age de l'an 1000 au milieu du 14^{ème} siècle, la Renaissance puis la Révolution Industrielle) : si les premières périodes citées ont vu l'augmentation du nombre de kilomètres de voies, les secondes en ont plutôt vu l'amélioration de la qualité (capacité, vitesse), mais dans tous les cas, ces voies ont permis le développement urbain par accroissement des populations des villes et/ou par création de nouveaux espaces urbanisés (communes du Moyen-Age, développement des banlieues et développement du périurbain qui, à chaque fois furent des desserrement de l'urbain constitué de longue date). A l'opposé, les périodes longue de marasme économique ou d'insécurité (chute de l'empire romain puis série d'invasions jusqu'à la fin du 10^{ème} siècle, fin du Moyen-Age initiée par la grande épidémie de peste qui fit environ 25 millions de morts en Europe, autant en Asie, 7 millions en ce qui concerne le royaume de France, sur une population totale initiale de 17 millions) ont systématiquement vu la qualité des voies et la quantité de kilomètres utilisables diminuer, alors même que les espaces urbains, bien que se rétractant, n'ont pas diminuer en nombre. Aussi le périurbain actuel est-il l'héritage de ces périodes, de leur alternance et la structure viaire et ferroviaire majeure étant en place, les conditions de périurbanisation sont nécessairement présente : en tant que telles, elles incitent même à la périurbanisation. La dynamique peut être représentée par le schéma suivant : Dynamisme des échanges > nécessité de plus et mieux relier les pôles urbains >

création de chemins supplémentaires > augmentation du nombre de dessertes possibles > étalement urbain.

Corrélativement, sur le plan de la structure spatiale du peuplement, les communes actuelles, héritées des communes créées pour les dernières au 12, 13 et 14^{ème} siècles et les paroisses les accompagnant n'ont pas, en nombre évolué, depuis, à quelques exceptions notables près comme Richelieu en Touraine. Là aussi, tout espace construit est incitation à construire autour de lui. Sur le plan juridique, cela se traduit dans le règlement National d'Urbanisme par l'idée, qu'en l'absence de carte communale ou de Plan Local d'Urbanisme, ne sont constructibles que les parcelles en continuité des zones déjà construites. Or, celles-ci sont extrêmement nombreuses et, de ce fait, l'importance des parcelles constructibles ou potentiellement constructibles est énorme, laissant un choix très large aux candidats au logement unifamilial de type pavillon et plaçant les communes et les communautés de communes en situation de concurrence.

Par ailleurs, un périurbain, comme tout système spatial ou non spatial s'insère, s'intègre et participe d'un système plus large. La géographie n'en est pas absente, tant par le site (le périurbain de Brest, du fait de la forme même du littoral n'est pas celui de Tours, qui diffère aussi de celui de Chambéry dont les contraintes de reliefs sont tout autres) que par la situation : il y a nécessairement un impact de la position d'un territoire périurbain en référence avec l'agglomération qu'il entoure et qui le structure, mais aussi en référence à sa position dans le territoire national.

Outre le fait de rappeler la manière dont s'inscrivait notre proposition dans le cadre de l'appel à projets intitulé « *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains* », à l'initiative du PUCA, cette première partie de rapport poursuivait deux objectifs :

- d'une part il s'agissait de mettre cette recherche en perspective de celles qui furent auparavant conduites, sur la thématique des modes d'habiter, au sein de l'UMR CITERES
- d'autre part il était question d'en présenter les différents éléments d'ordre théoriques et méthodologiques, d'une manière à la fois décomposée et systémique.

Nous nous sommes donc employés tout d'abord à expliciter comment PériVia visait à capitaliser les enseignements acquis précédemment pour approfondir l'étude des modes d'habiter périurbains en combinant d'un côté une image cartographique de modes d'habiter périurbain et une épreuve de justification de l'individu en lien avec la durabilité (des espaces et des modes de vie) de l'autre côté. Notre projet s'articulait avec deux recherches majeures : Scalab et EhEA. La première, dans une étude de la compréhension de la dimension spatiale de la société par l'importance de trois processus (arbitrages, comportements, stratégies individuelles) mis en exergue le caractère essentiel des réflexions sur la relation « individuelle » à l'espace (l'habiter). Quant à la seconde, elle permit d'approfondir la compréhension des relations entre mobilités quotidiennes et mobilités résidentielles ainsi que le sens que revêtaient ces relations au regard de l'identité des individus. Dans ce contexte, PériVia explorait les mécanismes d'évolution de la mobilité en les mettant en rapport avec le contexte socio-spatial, et l'identité des individus. Ainsi, Scalab et EhEA, au-delà d'expliquer en partie les aspects méthodologiques du présent projet ainsi que son fondement même, servent d'outils d'analyses des résultats obtenus lors de nos enquêtes.

Puis, à la fois en lien avec le premier point mais aussi en ce que cela avait de singulier dans le cadre de PériVia, nous avons exploré les différentes composantes du mode d'habiter périurbain. Ainsi, des notions furent convoquées telles que l'identité spatiale (prise en considération de l'ensemble des lieux et des liens auquel un individu donne une valeur), la spatialité (ensemble des lieux vécus et/représentés), la mobilité (ensemble des éléments ayant présidé aux déplacements, effectués, envisagés ou auxquels un individu renonce), la durabilité (configuration de la société et/ou de l'individu lui permettant d'asseoir sa pérennité) et l'habiter (co-construction des deux dimensions que sont la spatialité et l'identité) au même titre que l'individu (rencontre entre une trajectoire et une situation sociale aujourd'hui) et le territoire (construction politique et sociale) sur lequel ces mêmes pratiques, qu'il conditionne, se réalisent. Enfin, dans ce même mouvement et d'un point de vue méthodologique, nous avons présenté les grands traits de notre approche qui combine, un relevé GPS des pratiques spatiales, un récit de vie spatialisé (ce qui fait qu'il est « là »), une « explicitation des mobilités en situation » (justification) et une réactivation par « herméneutique » (positionnement et évaluation au regard de la durabilité). Cette méthode visant à identifier les mécanismes à l'œuvre dans la construction du périurbain comme espace de vie durable et ceux qui président à la constitution de ce même périurbain comme mode d'habiter durable.

En cela, nous avons tenté de montrer en quoi notre projet propose une manière autre d'aborder l'articulation entre les liens et les lieux. Il est temps à présent d'explicitier l'« offre territoriale » (contexte géographique et fonctionnel) que représente le périurbain Tourangeau ainsi que les individus (pris comme « représentatifs » d'une certaine diversité territoriale) le pratiquant et à qui sera soumis notre méthode d'enquête.

II. Du terrain aux individus

Si l'investigation que nous menons s'intéresse en premier lieu aux « habitants », elle les prend en compte dans leur contexte géographique, considérant que les individus partagent et pratiquent un territoire qui, par sa configuration, par les ressources qu'il offre et celles qu'il n'offre pas, en termes de mobilité, d'habitat, de services, d'emploi, etc., influence les modes d'habiter, les manières de se déplacer et de pratiquer l'espace périurbain, la façon dont les individus fabriquent leur mode d'habiter et font avec ce système géographique particulier. Aussi cette recherche se propose de développer, en parallèle de l'enquête auprès des périurbains, une compréhension de l'« offre territoriale », de l'organisation spatiale du périurbain tourangeau et des opportunités et faiblesses que cet espace implique pour les populations.

L'analyse du périurbain tourangeau n'est pas menée pour elle-même, dans l'objectif d'en donner une vision exhaustive. Il faut y voir tout autant un décor, qui permet au lecteur et au chercheur de se repérer, un contexte, en ce sens qu'un contexte explique toujours en partie un texte, et un moyen, plus ou moins efficace en fonction de ce qu'il offre comme possibilité et plus ou moins efficace en fonction de ce qu'en attendent les individus ; la capacité du territoire à impulser et conditionner certaines pratiques de mobilité et certaines ressources pour une mobilité durable. La présentation et l'analyse que nous en faisons est donc à saisir en relation avec l'individu.

Cette deuxième partie a pour premier objectif de préciser le cadre géographique et fonctionnel du territoire – le périurbain tourangeau – qui est le support des activités des individus composant notre échantillon. C'est ce support territorial qui oblige, empêche, incite ou permet à l'individu, toujours nécessairement impliqué dans une situation, d'agir ou non, par la connaissance, avérée ou non, qu'il en a. La représentation qu'il se fait du territoire de ses pratiques entre en ligne de compte dans les objectifs qu'il se fixe et dans les moyens pour les atteindre. Cependant, ces objectifs et ces moyens mis en œuvre dépendent aussi d'autres facteurs, non nécessairement territoriaux, relatifs à des contraintes spatiales (liées à la famille, au travail, à d'autres sphères d'activités) ainsi qu'à des préférences et des valeurs.

Aussi, dans un second temps et à partir des caractéristiques géographiques et fonctionnelles de ce territoire – et notamment du caractère différencié des différentes entités qui le composent – est proposé un échantillon de personnes, représentatif de cette diversité territoriale – vue à travers la localisation de leurs pratiques majeures – et représentatif de la variété de cette population en termes professionnels, d'âge et de genre, de composition de la famille.

A. Le périurbain tourangeau

Cette première sous-partie vise plusieurs objectifs :

- Dans un premier temps circonscrire, géographiquement et fonctionnellement notre territoire d'étude. Nous avons noté précédemment l'impossibilité du recours à une définition univoque qui soit en même temps synthétique et représentatif de la complexité et de la diversité de ce qui est nommé communément et par facilité, « le périurbain ». Il s'agira de préciser, dans une approche pragmatique le contour de notre terrain.
- Avoir une connaissance du territoire d'étude. Bien que nécessairement partielle, cette connaissance permettra de mettre en exergue certains éléments de discours recueillis auprès des individus interviewés, de noter l'adéquation des discours et des pratiques, l'adéquation des justifications apportés aux éléments concrets et matériels proposés ou non par le territoire.

- Dans la cadre de ce qui est apporté en termes de connaissances sur le périurbain tourangeau, sera précisé la relative non homogénéité de ce qu'il est simple d'appeler le périurbain tourangeau.
- Cette diversité nous conduit ensuite à présenter ce qu'offrent ou n'offrent pas les différentes composantes de ce territoire aux personnes qui le pratiquent.
- Enfin, par un retour d'ordre théorique, nous évalueront ce périurbain tourangeau relativement à des modèles d'organisation spatiale (structuration de l'espace, dynamique d'évolution, logique de fonctionnement en mettant l'accent sur les logiques de déplacements).

Ainsi, pour répondre à ces objectifs, le constat que nous dresserons pour le périurbain tourangeau et l'analyse qui s'ensuit seront développés en trois temps :

- d'une part, à partir de l'absence, précisée précédemment, de définition stable et univoque du périurbain, est proposée une délimitation pratique du terrain d'étude et la présentation du territoire sur des aspects statistiques et institutionnels qui ont été mobilisés pour déterminer et justifier notre terrain d'enquête ;
- d'autre part, l'offre territoriale, en matière d'équipement et de possibilité de déplacement, de ce périurbain tourangeau. Cette offre est évaluée au regard des individus à qui, implicitement ou explicitement, elle s'adresse. Ainsi le territoire périurbain tourangeau, par l'offre spécifique qu'il propose, est considéré comme « accueillant ». Cependant, il accueille de façon différenciée selon les différentes composantes spatiales de ce territoire, mais aussi selon les individus et les ménages en fonction de leurs ressources propres, des critères de choix qui président à leur installation en un lieu précis, allant jusqu'à, de façon toute relative « exclure »¹⁹ certaines catégories ;
- Enfin, nous ferons ressortir les éléments majeurs de la structuration de l'espace périurbain et de son fonctionnement en lien avec les grands modèles de la dynamique de structuration de l'espace et de leur fonctionnement (notamment en termes de possibilités de déplacement).

A1. De l'absence de définition théorique à la nécessité d'une délimitation pratique

A1.1. La construction pragmatique du territoire d'étude

Un gradient non linéaire²⁰ du périurbain

Le gradient que nous présentons ici est le résultat d'une réflexion itérative, résultant d'un aller et retour entre des données factuelles relevant de la géographie et permettant de différencier des espaces (territoires communaux notamment mais aussi différents types de pôles urbains et d'espaces intermédiaires présentés plus loin) dans l'espace périurbain tourangeau et le traitement de ces données « brutes » en termes de ressemblances et de

¹⁹ Le terme « exclure » est bien évidemment trop fort, dans la mesure où les choix de localisation, en termes de logements, ou les choix d'activité qui amène à se déplacer en tels lieux du périurbain ou de l'urbain, voire du rural, sont l'effet de la composition entre ce qui est offert, le coût (au sens large) que cela implique et les préférences des individus. Ces dernières font que si l'individu est « exclu » par certains territoires, il s'en « exclut » lui-même par les préférences qu'il a. Ainsi, par exemple, deux ménages de composition et de ressources équivalentes peuvent, pour l'un, être inclus dans le périurbain par la préférence qu'il a donné au fait de disposer d'une maison individuelle, ce qui suppose des « sacrifices » sur d'autres plans, tandis que l'autre ménage n'ayant pas fait ces « sacrifices » fait celui de la maison individuelle. Statistiquement, des éléments structurels ressortent.

²⁰ Le terme linéaire renvoie au fait que par la présence de certains éléments de géographie physique (hydrographiques, topographiques...) et relatifs à l'organisation de l'espace anthropisé présents autour d'une ville, il peut apparaître des ruptures à mesure de l'éloignement vers la périphérie.

dissemblances pour aboutir à des catégories. Ces catégories spatiales permettent ensuite de préciser la position et le statut des différents espaces, confortant ou nuanciant les catégories ainsi formulées.

Les indicateurs mobilisés dans cette démarche itératives relèvent notamment de la composition sociale des communes et son évolution dans le temps (démographie), de l'ampleur des déplacements de ces espaces à destination de l'agglomération de Tours, des modes de vie (habiter et mobilités entre autres). D'autres éléments, secondaires dans notre réflexion ont pu être mobilisés pour affiner ce dispositif, notamment la morphologie urbaine et paysagère des communes (pavillonnaire/collectif) ou les qualités paysagères (rapport bâti/non bâti, évolution).

Pour schématiser ce gradient (Figure 7) nous avons établi que différents types de communes périurbaines pouvaient émerger, comme figuré ci-dessous :

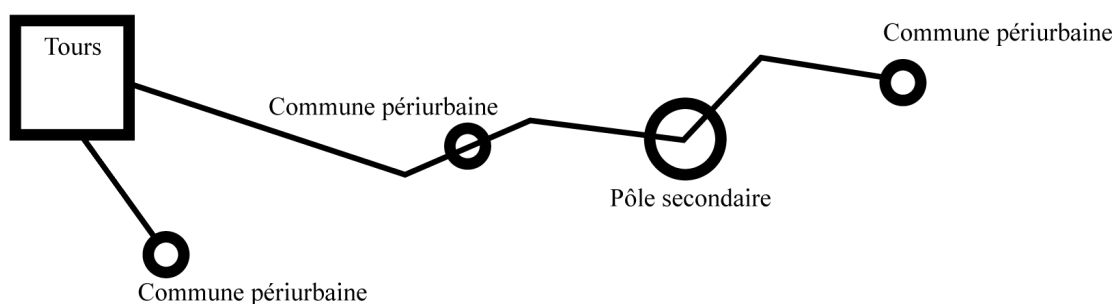


Figure 7. Le gradient du périurbain tourangeau

Ce schéma montre, par les différents figurés, une capacité d'attractivité différenciées des différents types d'espaces composant, autour de la ville centre le périurbain tourangeau. Ainsi, par ordre décroissant d'attractivité nous avons : Tours et son agglomération, des pôles secondaires et des communes périurbaines, enfin les espaces intermédiaires (localisés entre les figurés des catégories précédentes).

Le choix d'un gradient, allant de l'hyper-urbain au périurbain le plus éloigné de Tours, est conditionné par l'hypothèse de la place et du rôle des pôles secondaires. Ceux-ci peuvent être définis comme « pôle urbain du périurbain de Tours » et présentent eux-mêmes « leur » périurbain. Les pôles secondaires que sont Amboise, Loches, Chinon et Château-Renault²¹, bien que parfaitement intégrés dans le système composé de l'agglomération tourangelle et de son périurbain, peuvent également être au centre d'une couronne périurbaine, avoir leur propre périurbain. Ces pôles secondaires n'ont pas strictement la même position, selon leur attractivité qui dépend non seulement de l'offre qu'elle propose (dispensant ainsi de certains déplacements jusqu'à l'agglomération de Tours) mais aussi de la distance vis-à-vis de la ville centre. Ainsi, par exemple, Château-Renault profite de son relatif éloignement par rapport à Tours pour apparaître comme un pôle secondaire auprès des communes proches, Tandis qu'Amboise, beaucoup plus proche de Tours, intégrée dans l'aire urbaine de Tours-Amboise, profite de la dynamique urbaine de Tours sans pour autant pouvoir être considérée comme faisant partie de l'agglomération de Tours ou de sa banlieue.

²¹ Dans la démarche, selon les indicateurs retenus, d'autres communes ont pu apparaître comme des pôles secondaires de moindre importance (en termes quantitatifs, notamment sur le plan démographique) et/ou d'une variété d'offre (de services, d'emplois...) moins importante. Les quatre pôles secondaires désignés ici cumulent cette importance quantitative et la variété de leur offre. Il est à noter aussi que la différenciation entre pôles secondaires et les autres communes ne peut être opérée ni de façon stricte, ni de façon définitive : il s'agit d'abord de montrer la diversité des situations géographiques et donc des situations dans lesquelles se trouvent les individus qui, de ce fait, ont, en ce qui concerne certaines activités nécessitant déplacement, un éventail non nul d'options alternatives amenant l'individu à (devoir) choisir.

L'objectif est bien de caractériser la diversité de cet espace périurbain tourangeau qui répond et explicite en partie la diversité supposée des pratiques spatiales (notamment en termes de mobilité mais aussi en termes de choix de localisation et d'activités) et, d'une façon plus générale, de l'habiter dans le périurbain.

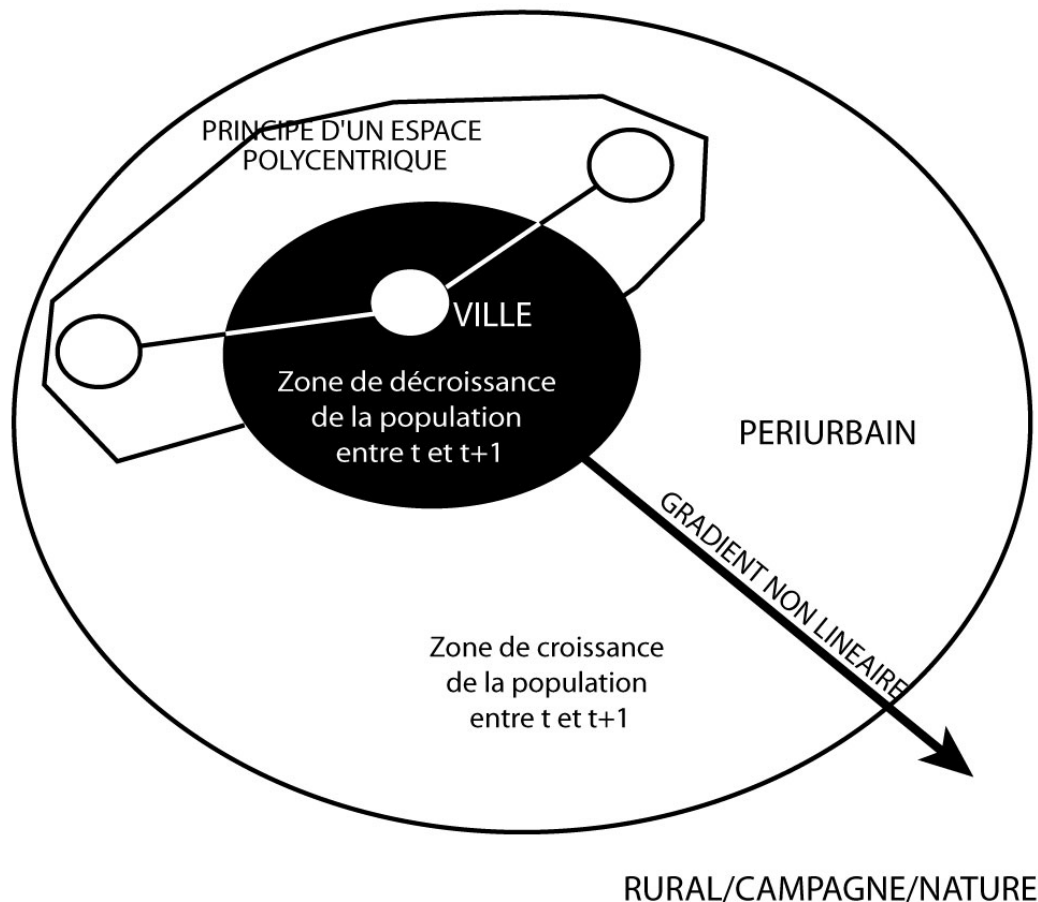
De même que pour les pôles secondaires, ce gradient vise aussi la mise en évidence de critères de différenciation entre les communes périurbaines (autres que ces pôles secondaires). La position géographique (insérée dans les réseaux de transport) des communes périurbaines permet de classer celles-ci en trois grands types :

Cette distinction schématique (qui ne révèle pas toute la diversité des situations dans le périurbain tourangeau) repose sur l'hypothèse que les déplacements – et, par suite, la mobilité – des personnes habitant dans ces communes situées entre un pôle secondaire et Tours ne seront pas les mêmes que pour une commune rurale plus éloignée de Tours qu'elle ne l'est du pôle secondaire. De même, à une échelle plus fine, la localisation résidentielle de l'individu à des distances diverses de villages ou de bourgs dont l'offre de services est plus ou moins importante, contribue à opérer des choix qui rejaillissent sur les pratiques de déplacements.

Cependant, d'une façon plus générale, le principe même d'un gradient du périurbain renvoie à l'idée que si l'on peut prendre le parti de délimiter l'espace périurbain d'un point de vue géographique (en prenant notamment pour critère l'évolution démographique, la composition sociale, l'offre en matière d'équipement et de moyens de déplacement), celui-ci ne doit pas renvoyer à un modèle d'habiter unique ni à des conditions socio-spatiales homogènes et univoques²². À l'intérieur de cet espace périurbain, les ressources pour habiter et se déplacer ne sont pas uniformément disponibles et suivent une organisation que ce gradient permet en première approche d'identifier. Par ailleurs, ces ressources ne sont pas appropriées par tous les individus de la même manière, selon qu'ils se trouvent dans des situations marquées par un système de contraintes plus ou moins fort (entre l'habitant d'une maison isolée à distance d'un pôle secondaire et de la ville centre et l'habitant d'une maison de ville à proximité d'un système de transport collectif et de services). L'enquête vise alors à favoriser l'exploration de ces différentes configurations du périurbain, allant de l'habitant de la commune périurbaine directement polarisée par Tours, à l'habitant d'une commune périurbaine « multipolarisée » par Tours et un autre pôle, à l'habitant du pôle secondaire, jusqu'à l'habitant de la couronne périurbaine du pôle secondaire qui *a priori*, n'est pas – ou peu – polarisée par Tours.

Ce gradient permet de proposer une délimitation qui reste théorique du territoire périurbain tourangeau. Ainsi, le principe général retenu pour définir la couronne périurbaine est finalement représenté dans le schéma ci-après (Figure 8).

²² Le caractère « homogène » renvoie à l'idée d'un périurbain sans différenciation internes, le caractère « univoque » au fait qu'il puisse être pensé (perçu, connu, pratiqué, symbolisé, voire transmis) de façon unique.



Représentation schématique du périurbain dans la recherche PériVia

L'espace périurbain est défini par la zone de croissance de la population sur une période donnée, en opposition avec la décroissance d'une zone "centrale" sur la même période. Cependant cette zone n'est pas considérée comme uniforme (Principe d'un espace polycentrique). Dans la recherche, le périurbain est envisagé comme un espace présentant de la diversité. Le gradient est l'outil qui permet d'envisager cette diversité en choisissant délibérément des terrains différents allant de ce que l'on peut qualifier de "ville" à ce que l'on peut qualifier de "rural".

Figure 8. Représentation schématique du périurbain dans la recherche PériVia

Localisation et dynamique par rapport aux espaces régionaux

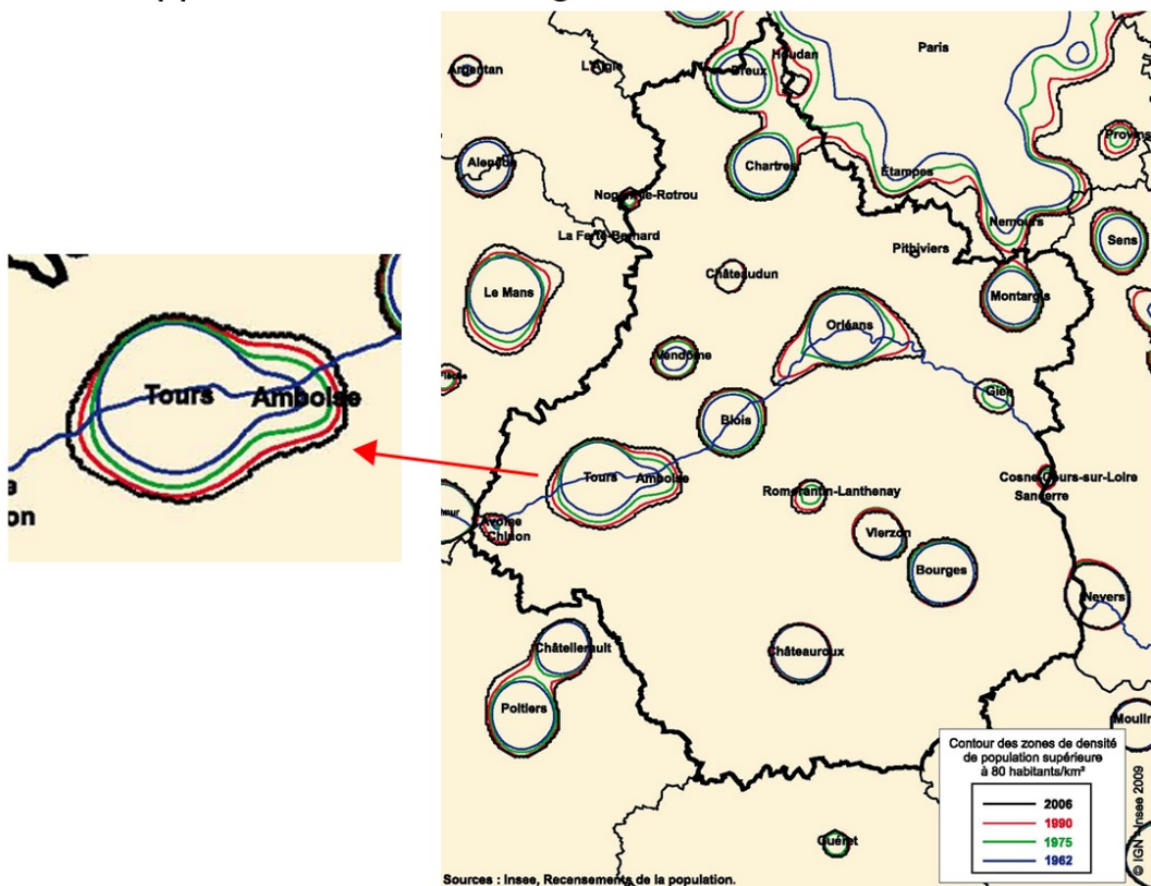
Cet espace périurbain tourangeau, que nous avons, dans ses grandes lignes, qualifié précédemment par sa diversité, qui est localisé par sa structuration autour de l'agglomération de Tours, mais que nous n'avons pas délimité encore, est, aux échelles régionale, interrégionale et nationale soumis à des influences qui le dépassent.

Le département d'Indre-et-Loire est, en ce qui concerne certains critères, certains individus et certaines pratiques, dans la zone d'influence de la Région Parisienne. Bien que Paris soit à 230 km environ de Tours, le fait que la gare de Saint-Pierre-des-Corps (localisée à 4 km du centre-ville de Tours et de la gare de Tours) soit à 1 heure²³ de la gare Montparnasse a un impact, notamment en termes de prix immobiliers : d'une part sur les quartiers proches des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps pour des personnes travaillant à une relative proximité de Montparnasse, d'autre part, sur les résidences secondaires de la vallée de la Loire et des espaces ruraux.

²³ 55 minutes est la durée la plus réduite pour rejoindre Paris par TGV. Cela ne concerne pas tous les trains, selon qu'ils s'arrêtent ou non à Vendôme.

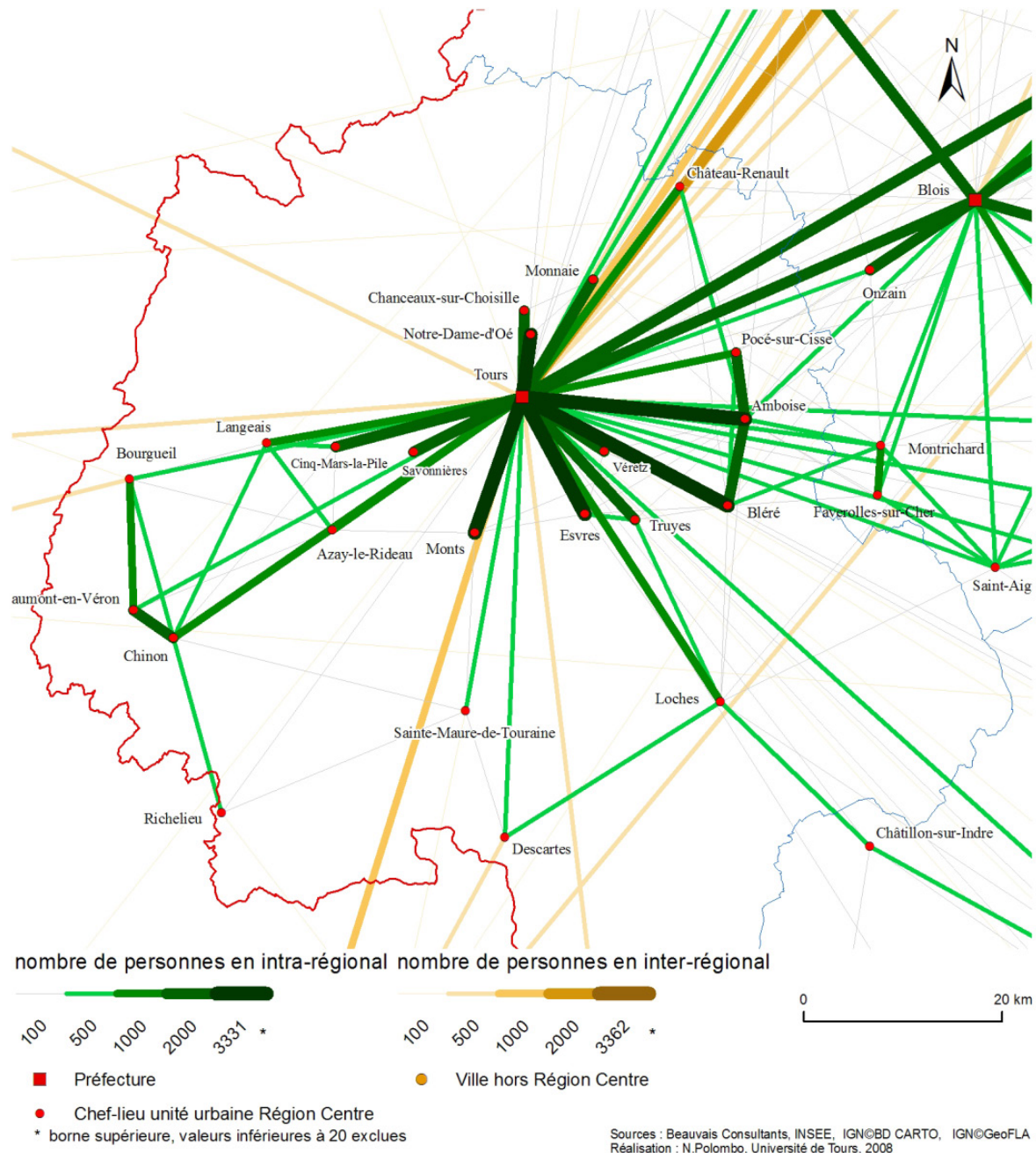
À l'échelle régionale, il existe un axe « historique », celui de la vallée de la Loire, sur lequel on peut distinguer une dynamique de peuplement plus intense que sur les périphéries Nord et Sud des départements concernés. En région Centre, les espaces à forte densité de population s'organisent effectivement en chapelet le long de la Loire et du réseau routier principal (Carte 1). L'axe ligérien concentre les dynamiques de consommation de l'espace, dans les pôles urbains principaux mais aussi en faveur d'un développement périphérique qui accentue la consommation de terrains agricoles et l'artificialisation des sols. Le territoire périurbain en Indre-et-Loire s'organise donc principalement dans le centre du département, autour des pôles urbains de Tours et d'Amboise, mais ne suit pas un développement clairement concentrique. Se dessine, en filigrane un corridor urbain reliant Orléans à Tours, voire Chinon-Avoine, en passant par Blois, alors que les autres pôles urbains majeurs ont soit une dynamique faible et concentriques (Bourges, Châteauroux, Vierzon, Vendôme...), soit d'enveloppement par l'agglomération parisienne (Montargis, Chartres et Dreux).

Le développement urbain en région Centre entre 1962 et 2006



Carte 1. Développement urbain en région Centre et en Indre-et-Loire entre 1962 et 2006

Sur le plan des déplacements domicile-travail : un nombre non négligeable de personnes habitants dans l'agglomération tourangelle et notamment à proximité immédiate des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, vont quotidiennement sur leur lieu de travail qui se situe Paris, Châtellerault, Poitiers, Saumur, Vendôme, Orléans ou Blois. Ce phénomène concerne une population relativement ciblée, des classes moyennes supérieures, pour qui le budget déplacement domicile-travail reste important malgré les tarifs préférentiels (abonnements SNCF) et autres aides de la Région Centre. La politique régionale, dénommée « Mobillico », revient à ce que les coûts de déplacement de toute personne habitant à Tours et utilisant le train pour se rendre sur son lieu de travail, y compris lorsque celui-ci est hors du territoire de la Région (essentiellement Île-de-France, Poitou-Charentes et Pays-de-la-Loire) ne dépasse pas au final 75 €/mois.



Carte 2. Flux de déplacements quotidiens en Indre-et-Loire en 2008

Les déplacements domicile-travail comme critère premier

L'ensemble des éléments qui précèdent ne peuvent que conduire à l'idée d'un périurbain tourangeau aux limites floues et changeantes, en fonction de multiples critères et relativement à l'absence de définition de ce « géotype ». La polysémie du terme « périurbain » soulignée précédemment, et qui ne permet d'autre synthèse qu'à travers le concept de mode d'habiter, dont l'une des modalités ou plutôt certaines des modalités pourraient être dites périurbaines, conduit à ne pas pouvoir établir une délimitation précise qui en serait l'application spatiale stricte.

Aussi, de façon nécessairement arbitraire, la délimitation de notre terrain d'étude correspond au couplage entre :

- L'ensemble englobant les communes pour lesquelles existent, même en quantités minimales, des déplacements domicile-travail en relation avec l'agglomération de Tours. Cela ne signifie pas que notre échantillonnage soit strictement composé de personnes y travaillant mais l'ensemble des personnes travaillant dans cette agglomération sans y loger permet de définir l'extension spatiale de la localisation de notre échantillon.
- Une délimitation par le contour du département d'Indre-et-Loire. En effet, le choix est fait de ne pas considérer les personnes ayant des déplacements domicile-travail interdépartementaux.

Deux raisons sont liées à cela :

- D'une part, travailler hors du département d'Indre-et-Loire tout en y logeant reste un phénomène relativement minoritaire par rapport à l'ensemble des déplacements domicile-travail en lien avec l'agglomération de Tours ou à l'intérieur du département d'Indre-et-Loire et plus encore par rapport à l'ensemble des déplacements, tous motifs confondus, dans cet espace-là.
- D'autre part, il apparaît, en lien avec la clarification du concept de périurbain, et son acception principale en termes de modes d'habiter, que les comportements, les pratiques spatiales, les choix d'activités, les critères de choix de localisation des personnes concernées échappent, pour la plupart, au périurbain et restent spécifiquement urbains : les pratiques spatiales sont, pour ces personnes, centrées sur et se développent à proximité du lieu de logement et/ou du lieu de travail, du fait des catégories sociales concernées. Par ailleurs, sur un plan pratique le couple formé par le lieu de travail et par le lieu de résidence, bien que bipolaire est quasi exclusivement urbain. En effet, le temps de déplacement sur ces relativement longues distances ne peut, en ce qui concerne ceux qui sont faits en train (ou plus largement en transports en commun), être prolongés par un parcours supplémentaire entre la gare et le lieu de travail trop chronophage, notamment du fait du temps lié aux ruptures de charge. Pour ce qui est des déplacements effectués en voiture particulière, la souplesse est plus importante mais la personne ne peut, là non plus ajouter au temps de déplacement par autoroute ou autre voie majeure, des temps de parcours initiaux ou finaux (pour atteindre la voirie majeure et atteindre la destination finale) qui peuvent être, potentiellement au moins, le lieux de phénomènes de ralentissement, d'engorgement voire d'embouteillage.

Il est clair que ce parti pris d'une détermination de notre terrain d'étude par le couplage des déplacements domicile-travail et l'échelle territoriale du département est par essence arbitraire. Comme il en serait d'ailleurs également le cas de tout autre choix de délimitation monocritère (ou en fonction d'un nombre restreint de critères). Ainsi, le choix de ce couplage se fonde sur :

- L'importance des déplacements domicile-travail dans la structuration et l'organisation de la journée des individus, comme critère de choix de localisation du lieu de résidence.
- L'importance de ces déplacements, au-delà des aspects objectifs (temps, coût, distance) comme une réalité vécue et ressentie fortement par nombre d'habitant. Ce type de déplacement n'étant pas nécessairement le fait de tous (tous ne travaillent pas, tous n'ont pas à se déplacer pour travailler), ni le plus important quantitativement, à l'échelle d'une population comme à l'échelle d'un individu de cette

- population, mais il est le motif de déplacement souvent considéré comme le plus « obligatoire », « nécessaire » et « contraignant », selon les dires mêmes de la population interrogée. On peut d'ailleurs douter de ce caractère spécifiquement contraignant : d'autres déplacements peuvent l'être tout autant, comme ceux liés aux activités scolaires et extra-scolaires des enfants, mais ne sont pas vécus comme tels.
- Enfin, pour des raisons pratiques de disponibilité des informations, de leur comparabilité, l'échelle territoriale du département apparaît, sur un plan pragmatique, une échelle pertinente. L'analyse, qui suit, des caractéristiques du département d'Indre-et-Loire confirme cela, au moins dans les grandes lignes. Seules les communes de l'extrême Ouest et de l'extrême Sud du Département ne présentent pas de caractéristiques relatives à un processus de périurbanisation en cours. Il s'agit, approximativement des communes des communautés de communes de Montrésor et de la Touraine du Sud.
 - Ce faisant, notre terrain d'analyse préalable à la constitution de notre échantillon est légèrement plus étendu que ce que montrent les indicateurs détaillés par la suite. La localisation des personnes de cet échantillon n'inclura pas les confins du département.

Au final, considérer le périurbain de Tours comme l'ensemble des communes du département d'Indre-et-Loire, excepté celles qui font partie de l'agglomération permet de prendre en compte non seulement la très grande majorité des déplacements domicile-travail mais aussi l'ensemble des déplacements relatifs à d'autres motifs et qui relèvent du quotidien. Ceux-ci ont trait aux études, aux activités des enfants, aux démarches administratives, aux loisirs et à la consommation, aux relations familiales fréquente...). Cela exclut les cas « extraordinaires » que constituent les déplacements (quel que soit le lieu de destination, y compris dans le périurbain tourangeau) liés aux relations familiales inhabituelles ou de fréquence moindre (mariages, décès, fêtes de famille, visites liées aux vacances...), liés au travail (colloques annuels ou déplacements exceptionnels, assemblées générales...), liés à la consommation (essentiellement ce qui est lié au tourisme et aux loisirs inhabituellement pratiqués).

A1.2. La structuration interne du département

En première approche, le caractère non homogène de l'espace à l'échelle départementale peut être spécifié par une approche statistique, à partir notamment des données de l'INSEE qui révèlent à la fois la localisation des lieux de résidence et certains des déplacements induits par cette localisation individuelle et la structure globale de l'espace (notamment en termes d'emploi).

Par ailleurs, dans un second temps, est précisée la structuration interne du département sur le plan institutionnel. Les structures communales et intercommunales sont présentées à la fois pour pointer quelques éléments forts et structurants du fonctionnement spatial de l'ensemble périurbain autour de l'agglomération de Tours et en lien avec et, d'autre part, parce que ces structures territoriales ont vocation à gérer la construction et, par suite, l'étalement urbain à leur échelle et, par effet de composition, à l'échelle du périurbain tourangeau.

Approche statistique

Quelques données géographiques et statistiques permettent de broser le décor, au moins à grands traits concernant la structuration de l'espace, son fonctionnement et esquissant des espaces différenciés à l'intérieur du département (Carte 3 et Carte 4).

Autour de l'agglomération et comprenant celle-ci, l'Unité Urbaine de Tours (ou agglomération urbaine géographique, c'est-à-dire au sens de l'INSEE) compte 23 communes et environ

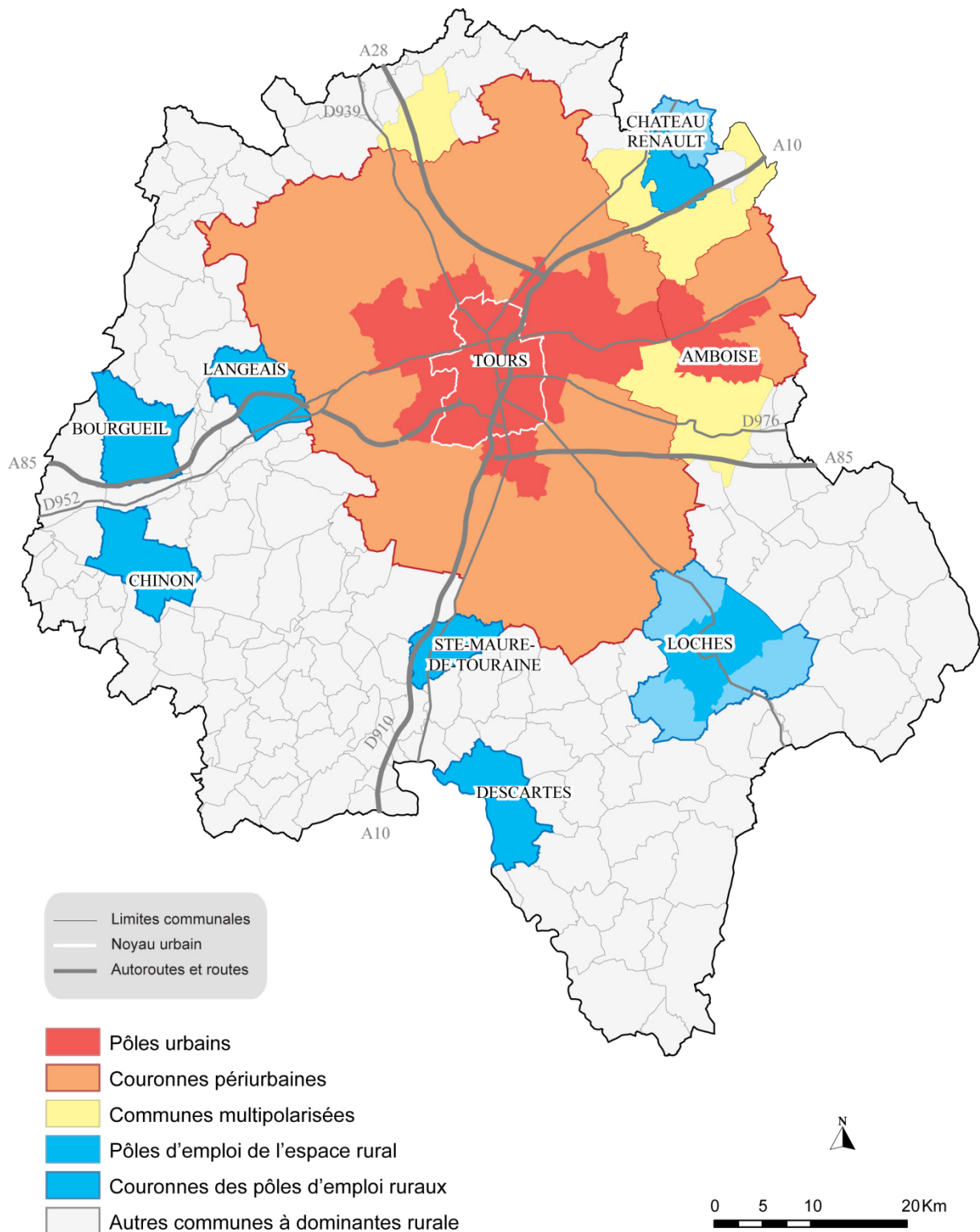
320 000 habitants. Elle a un périmètre assez différent de la Communauté d'Agglomération car la définition statistique et sa correspondance en termes de délimitation spatiale fait que ce territoire est centré plus à l'est que l'ensemble des communes de Tour(s)plus et, de ce fait, inclut des communes importantes comme Montlouis-sur-Loire, Vouvray ou Veigné par exemple.

Plus large, l'Aire Urbaine de Tours (ou agglomération élargie) compte pas moins de 80 communes et un peu plus de 400 000 habitants. Elle regroupe toutes les communes de la Communauté d'Agglomération, celles de l'Unité Urbaine ainsi que les communes urbaines (Monts, par exemple) et rurales de la seconde couronne sous influence directe.

Enfin, l'Espace Urbain de Tours compte 212 communes et 575 000 habitants principalement sur les départements d'Indre-et-Loire et de Loir-et-Cher, dont les agglomérations de Vendôme et Blois. Ces 212 communes utilisent régulièrement les services publics (hôpitaux, administrations, transports, écoles et universités, etc.) ou privés (commerces, etc.) proposés par l'agglomération de Tours et qui leur font défaut localement.

Si ces données et les cartes correspondantes (Carte 3 et Carte 4) permettent une clarification statistiques de catégories spatiales (ZAUER 2002, ZAU 2010), nous portons ici l'attention sur le fait que la définition pragmatique du périurbain telle que nous l'entendons à la fois comme cadre d'étude et comme zone incluant les personnes interviewées est plus étendue que celle qui est présentée ici. Ce que cette carte synthétise et présente principalement est un processus d'urbanisation du département fortement polarisé par le pôle urbain de Tours. Cependant, confirmant l'élément « pôle secondaire » de notre gradient, l'aire urbaine de Tours-Amboise n'est pas le seul territoire où le phénomène de périurbanisation est visible : en effet, les pôles de Loches et Château-Renault sont également entourés d'une couronne périurbaine. Il faut y ajouter Chinon qui fonctionne sur le même registre mais selon d'autres critères, détaillés plus loin.

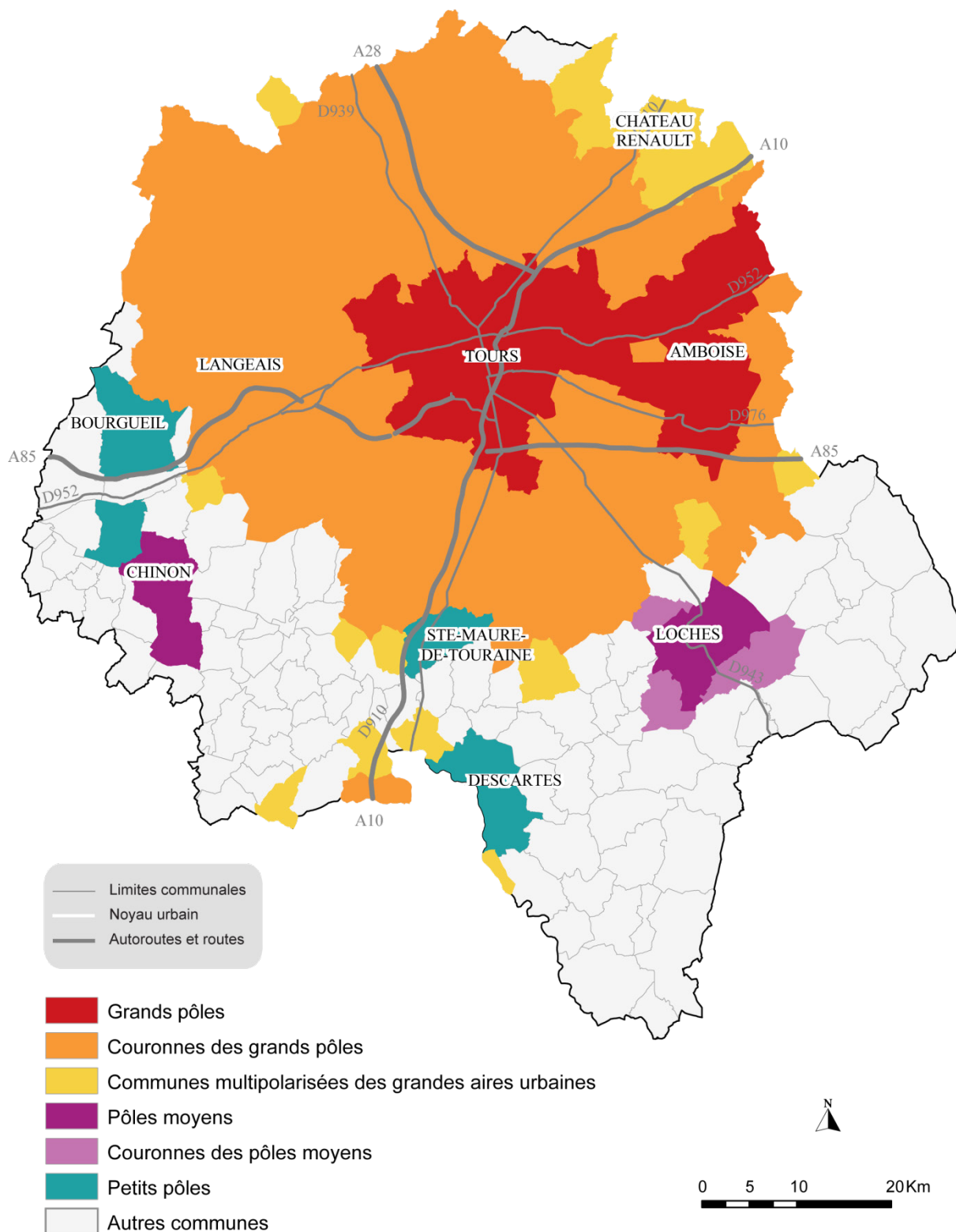
Organisation territoriale de l'emploi en Indre-et-Loire (ZAUER 2002)



Sources : INSEE 2002 et BD carto© IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

Carte 3. Organisation territoriale de l'emploi en Indre-et-Loire (ZAUER 2002)

Organisation territoriale urbaine en Indre-et-Loire (ZAU 2010)



Sources : INSEE 2002 et BD carto® IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

Carte 4. Organisation territoriale urbaine en Indre-et-Loire (ZAU 2010)

Approche institutionnelle

La structuration institutionnelle et spatiale du territoire du département d'Indre-et-Loire repose sur 277 communes, sur une superficie de 6 127 km² (en moyenne une commune a une superficie de 22,1 km², avec des extrêmes de 0,98 km² et 74,13 km²) et une population totale de 588 420 habitants (population légale de 2009), en augmentation constante (une progression de 6,2% en 10 ans et une croissance annuelle de + 0,52% de 2008 à 2009). La densité est de 96 hab./km² (avec des extrêmes de 7 et 3 975 hab./km²). Tours abrite 135 480 habitants, la plus petite 108.

276 de ces 277 communes sont structurées dans 23 EPCI : 22 communautés de communes et une communauté d'Agglomération, Tour(s)plus.

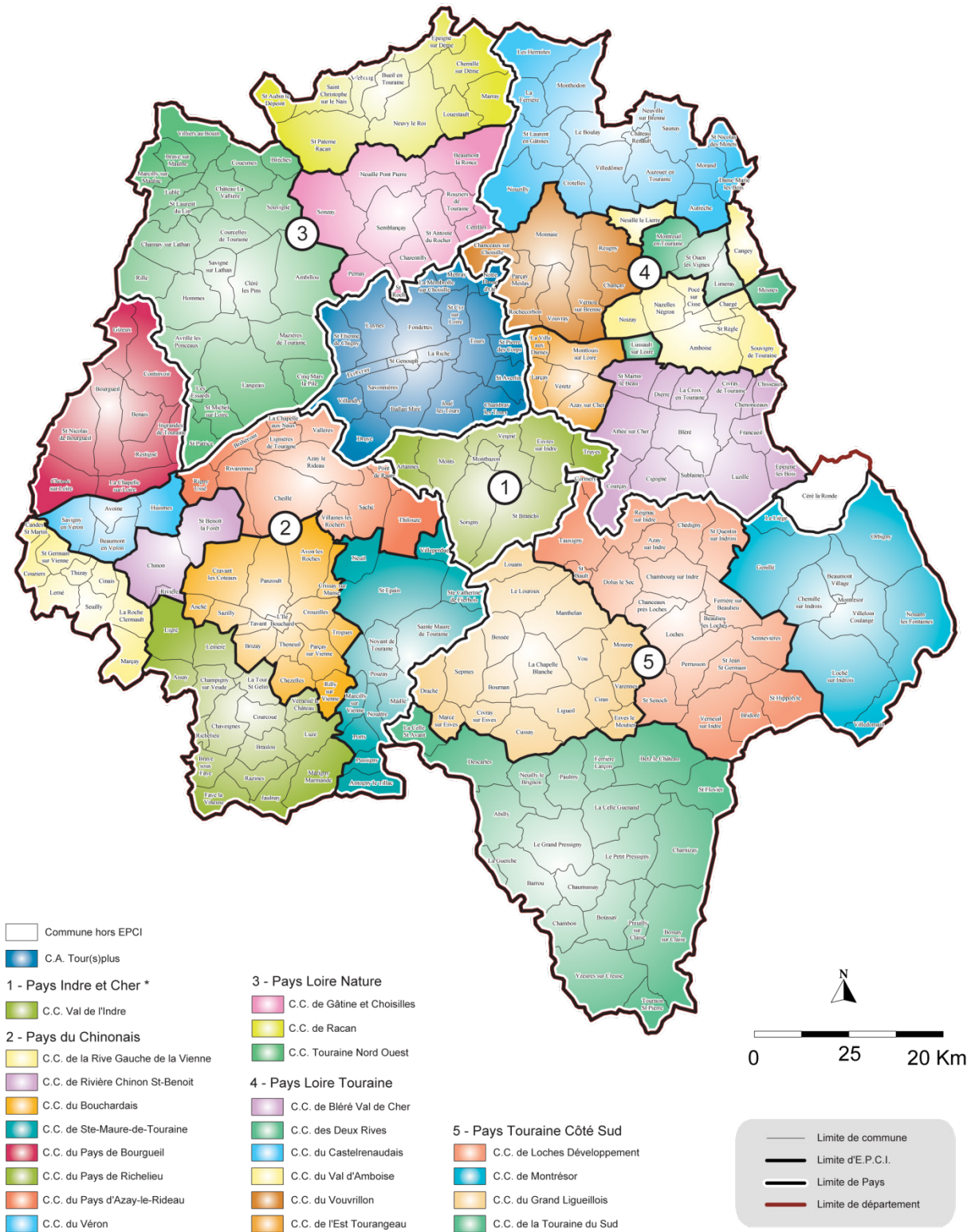
Tour(s)plus regroupe aujourd'hui 19 communes. La communauté d'agglomération, créée le 30 décembre 1999, comptait à l'origine 9 communes, parmi les plus urbaines du centre du département (Tableau 1), passant à 14 un an plus tard puis à 19 en 2010 intégrant les 5 communes de la communauté de communes de la Confluence qui disparaît. Tour(s)plus abrite aujourd'hui environ 284 300 habitants. Enfin, 3 communes de la communauté de communes du Vouvrillon souhaitent actuellement quitter celle-ci pour intégrer Tour(s)plus.

Commune	Population	Superficie	Date d'adhésion
Chambray-lès-Tours	11 245 hab.	19,40 km ²	1er janvier 2000
Fondettes	10 686 hab.	32,08 km ²	1er janvier 2000
Joué-lès-Tours	36 421 hab.	33,41 km ²	1er janvier 2000
Notre-Dame-d'Oé	3 597 hab.	7,73 km ²	1er janvier 2000
La Riche	10 246 hab.	8,17 km ²	1er janvier 2000
Saint-Avertin	14 449 hab.	13,25 km ²	1er janvier 2000
Saint-Cyr-sur-Loire	16 283 hab.	13,50 km ²	1er janvier 2000
Saint-Pierre-des-Corps	15 916 hab.	11,28 km ²	1er janvier 2000
Tours	138 783 hab.	34,36 km ²	1er janvier 2000
Luynes	5 136 hab.	34,01 km ²	1er janvier 2001
La Membrolle-sur-Choisille	3 089 hab.	6,87 km ²	1er janvier 2001
Mettray	2 120 hab.	10,34 km ²	1er janvier 2001
Saint-Étienne-de-Chigny	1 397 hab.	21,11 km ²	1er janvier 2001
Saint-Genouph	1 031 hab.	4,74 km ²	1er janvier 2001
Ballan-Miré	8 092 hab.	26,16 km ²	1er janvier 2010
Berthenay	740 hab.	7,24 km ²	1er janvier 2010
Druey	908 hab.	22,87 km ²	1er janvier 2010
Savonnières	3 092 hab.	16,46 km ²	1er janvier 2010
Villandry	1 095 hab.	17,8 km ²	1er janvier 2010

Tableau 1. Les 19 communes de Tour(s)Plus

Le fait que le département d'Indre-et-Loire soit partitionné en 23 EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) et en 5 Pays souligne la relative dispersion des institutions. En moyenne, une communauté de communes regroupe 11 à 12 communes mais avec des disparités fortes, sans que l'on puisse corrélérer la taille de ces communautés de communes avec l'existence ou non d'un pôle secondaire fort structurant l'ensemble. 3 communautés regroupent 20 communes ou plus mais une n'est composée que de 3 communes, une autre de 4 communes, deux autres encore de 5. Enfin, deux communautés de communes, limitrophes l'une de l'autre sont constituées de communes non jointives : la communauté de communes du Val d'Amboise est en trois parties, celle des Deux-Rives en deux...

Structures intercommunales en Indre-et-Loire au 1er Janvier 2012



Sources : Routes 500® © IGN 2000 - Préfecture d'Indre et Loire, Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine
Réalisation PériVia 2012

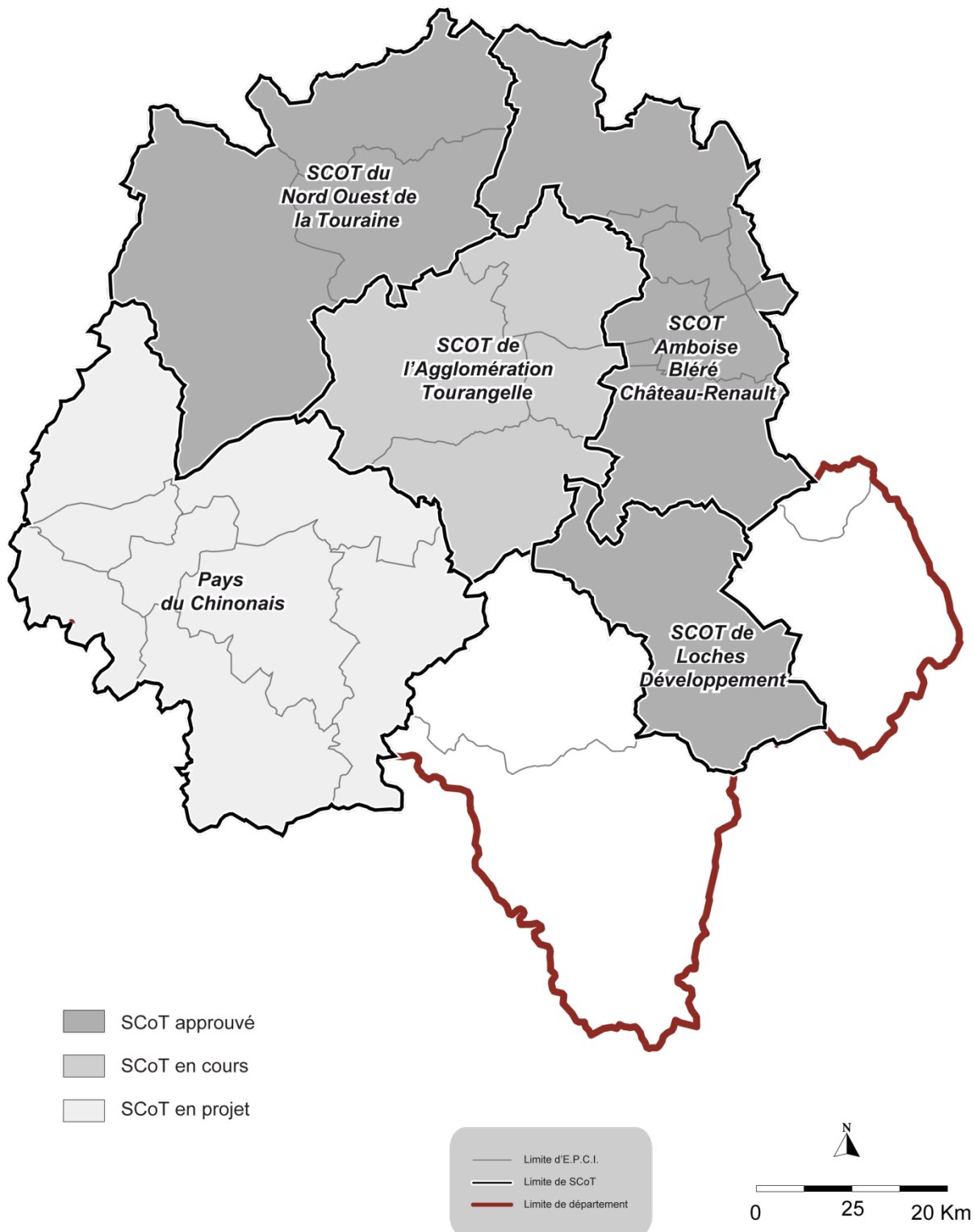
Carte 5. Structures intercommunales en Indre-et-Loire au 1^{er} janvier 2012

À cette structuration institutionnelle viennent d'ajouter 4 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) dont 3 approuvés et un en cours d'approbation :

- le SCOT du Nord-Ouest de la Touraine qui correspond au Pays Loire Nature et aux trois communautés de communes qui le composent (CC de Gâtine et Choisilles, CC de Rcan et CC de Touraine Nord-Ouest)
- le SCOT Amboise-Bléré-Château-Renault composé d'une partie du pays Loire-Touraine (4 des 6 communautés de communes qui le composent : les CC de Bléré-Val-de-Cher, des Deux-Rives, du Val-d'Amboise et du Castelrenaudais)
- le SCOT de Loches Développement qui correspond exactement à la CC de Loches Développement
- le SCOT de l'agglomération tourangelle qui inclut Tour(s)plus et les CC du Vouvrillon, de l'Est tourangeau et du Val de l'Indre (qui a elle seule forme le Pays Indre-et-Cher).

À ces 4 SCOT vient s'ajouter le projet de SCOT du Pays du Chinonnais. Par ailleurs, seules 3 communautés de communes (les CC de Montrésor, du Grand Ligueillois et de la Touraine du Sud) et une commune (Céré-la-Ronde) ne sont pas inclus dans les espaces relatifs à ces SCOT.

Schémas de Cohérence Territoriale en Indre-et-Loire au 1er Janvier 2012



Sources : Routes 500® © IGN 2000 - Préfecture d'Indre et Loire, Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine
Réalisation PériVia 2012

Carte 6. Schémas de Cohérence Territoriale en Indre-et-Loire au 1^{er} janvier 2012

La démarche de SCOT, dans le cas du territoire tourangeau (comme en de nombreux autres sites) est critiquée du point de vue des périmètres retenus, jugés trop restreints par rapport au phénomène de périurbanisation et de l'anticipation de sa continuation (que ce soit sous forme de la poursuite d'un étalement ou sous la forme d'une densification). De ce fait, ces périmètres ne permettraient pas à ces documents d'urbanisme de jouer pleinement leur rôle dans la gestion de l'étalement urbain (CESR, 2010).

En bref, du côté de la structuration institutionnelle du territoire du périurbain tourangeau, on peut constater l'absence relative de mise en place des conditions institutionnelles et politiques visant à comprendre le périurbain à la fois dans sa globalité et dans ses composantes et différenciations internes. Sans qu'il soit utile ici de chercher à résoudre cette équation entre des dynamiques complexes (sur les plans sociodémographiques et économiques) et des fonctionnements institutionnels multiples, juxtaposés et aux logiques qui dépassent le seul cadre de l'organisation de l'espace, il apparaît important de souligner que l'offre territoriale, notamment en termes d'équipement mais aussi en termes de possibilités de déplacement, s'inscrit dans cette complexité.

A2. Le périurbain tourangeau, un espace qui accueille

De manière à ce que notre réflexion reste ciblée sur le couplage individu/territoire, de façon à décrire et analyser comment l'habitant fait avec ce territoire et comment ce territoire propose aux habitants de faire avec lui, nous mobilisons la notion d'accueil, qui évoque et synthétise la relation réciproque mais non symétrique entre territoire et individu. Ainsi, nous mettons en question : le territoire périurbain est-il accueillant ? Et de quelle manière ? Il est primordial de noter l'importance de ce que propose le territoire périurbain tourangeau, relativement bien équipé : le périurbain propose un certain nombre d'aménités spatiales, de façon différenciée entre les espaces qui le composent (pôles secondaires, communes périurbaines multipolarisées ou non), permettant aussi de mettre à jour des seuils, de distinguer (en ce qui concerne certains critères) une première couronne d'une deuxième, voire d'une troisième couronne périurbaine. Ce faisant, sont mises en place des conditions pour que cet accueil soit sélectif : en fonction des caractéristiques sociales et notamment celles relatives aux revenus disponibles et aux possibilités de mobilisation de ceux-ci en termes temporels, tous n'ont pas accès à ces espaces périurbains²⁴. Par ailleurs, malgré l'attractivité exercée par les aménités de ces espaces périurbains, il faut bien considérer cette attractivité comme relative dans le sens où ces espaces ne présentent pas toutes les aménités possibles et, conjointement, dans le sens où d'autres espaces, de façon « concurrentielle » proposent aussi, de façons diverses des aménités, en nombre et en qualité différentes mais néanmoins plus ou moins semblables, comme l'agglomération de Tours mais aussi comme des espaces franchement ruraux et des espaces extérieurs à notre champ spatial d'étude : selon certains critères et selon telle ou telle population aux caractéristiques sociales clairement définies, certains espaces font « concurrence » aux espaces périurbains.

Enfin, il s'agit bien de préciser d'emblée que la capacité d'attraction du périurbain doit nécessairement se décliner en espaces périurbains différenciés : le périurbain tourangeau, comme la plupart des périurbains, à une certaine échelle d'appréhension, n'est pas homogène.

Aussi, dans un premier temps, nous montrerons l'accueil que propose, via les équipements et leur localisation, ce territoire périurbain, ce qui amènera par la suite à donner de ce territoire les grandes composantes fonctionnelles, qui ne correspondent pas nécessairement

²⁴ Bien que déjà précisé, nous insistons sur le fait que cet accueil cette accessibilité et son pendant éventuel, l'exclusion reste relatifs et sauf cas extrême, ne pas habiter le périurbain ne suppose pas nécessairement de ne pas être attiré par celui-ci, mais de l'être plus encore par d'autres types d'espaces, notamment ceux qui composent l'agglomération. Il faut bien considérer ici que le résultat de cette attraction qu'exerce le périurbain (c'est-à-dire le fait d'y être localisé ou non) est autant le fait de ce que propose le territoire que des préférences des individus, que l'on peut aussi analyser en termes de sacrifice et de gain.

aux structurations institutionnelles présentées précédemment. Ensuite, par le biais d'indicateurs sociodémographique, nous verrons que cet accueil, ne s'exerce pas de façon homogène sur les différentes catégories de personnes : le pouvoir d'attractivité d'un territoire est tout autant fonction de ce qu'il propose que de la façon dont cette proposition est reçue.

A2.1. L'offre territoriale : des aménités spatiales à la structuration du territoire

L'analyse de l'offre en équipement se fonde ici sur la connaissance de la répartition et de l'importance quantitative de plusieurs types d'équipements²⁵ :

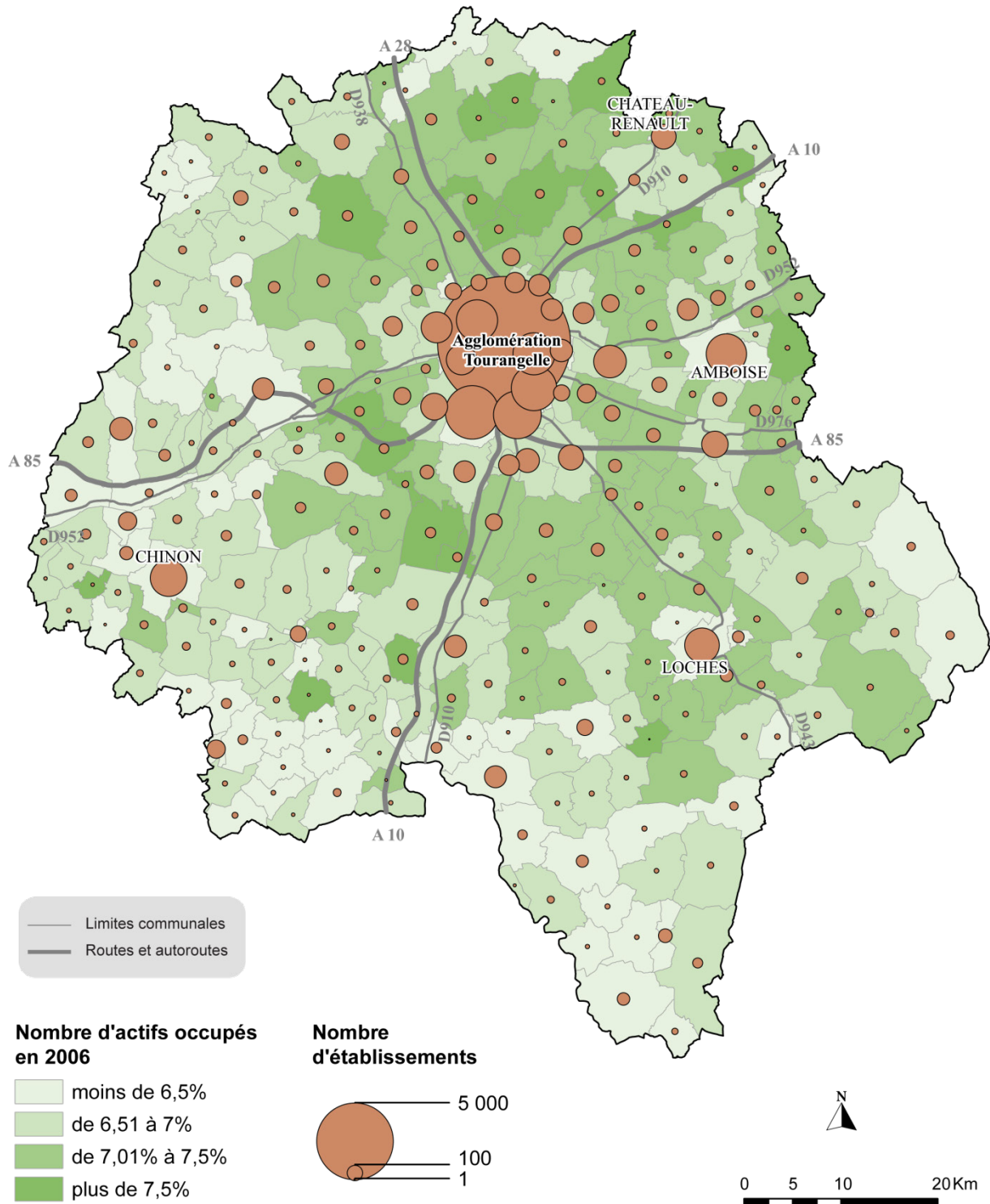
- les entreprises
- les commerces (supermarchés et hypermarchés ; les commerces alimentaires de proximité)
- les lieux d'enseignement primaire et secondaire
- les équipements de loisir
- les services de santé de proximité

Cette analyse, à l'échelle de l'ensemble du département d'Indre-et-Loire, révèle principalement une forte hétérogénéité de situations, dans laquelle on peut distinguer, fort classiquement les différents éléments du gradient de périurbanité que l'on a proposé précédemment, en les qualifiant :

- Un noyau urbain surdimensionné par rapport aux autres espaces
- Des pôles secondaires (Loches, Chinon, Amboise, Château-Renault) qui, tous, sont de taille (quel que soit le critère retenu : nombre d'établissements les équipements scolaires, commerciaux ou de loisir, le nombre de médecins généralistes ou de pharmacie) inférieure aux pôles secondaires de l'agglomération tourangelle (les plus importantes des communes formant, avec Tours, son agglomération). La répartition des pôles secondaires associés aux pôles ruraux est relativement homogène sur l'ensemble du territoire, avec des différenciations plus ou moins marquées selon les critères choisis.
- Des pôles ruraux, comme Descartes, Bourgueil, Richelieu, Château-la-Vallière, etc. qui, soit, agglomère en petite quantité les équipements cités précédemment, soit, se distingue par la présence appuyé d'un type d'équipement : par exemple, Bourgueil comptabilise 5 supermarchés sans pour autant être mieux pourvu que d'autres communes de taille équivalente en ce qui concerne les autres types d'équipement.
- Des communes au niveau de service minimal : quelques rares établissements implantés sur le territoire communal, une école primaire, parfois pas, pas de collège ni de lycée, quelques équipements de loisirs (une salle des fêtes et un ou deux terrains de sport), voire pas du tout (pour une petite dizaine de communes), très peu ou pas de commerces de proximité. Sur ce dernier point, on constate que plus de 60 communes, plutôt localisées sur les franges du département mais pas exclusivement, sur les 277 que celui-ci compte ne proposent aucun équipement commercial alimentaire de proximité.

²⁵ Il n'est pas envisagé de faire ici une présentation exhaustive de la distribution spatiale des aménités, type par type : nous proposons ici quelques exemples, à titre d'illustration, de la structuration de l'espace périurbain tourangeau.

Nombre d'établissements en Indre-et-Loire en 2009 (Industries, commerces et administrations)



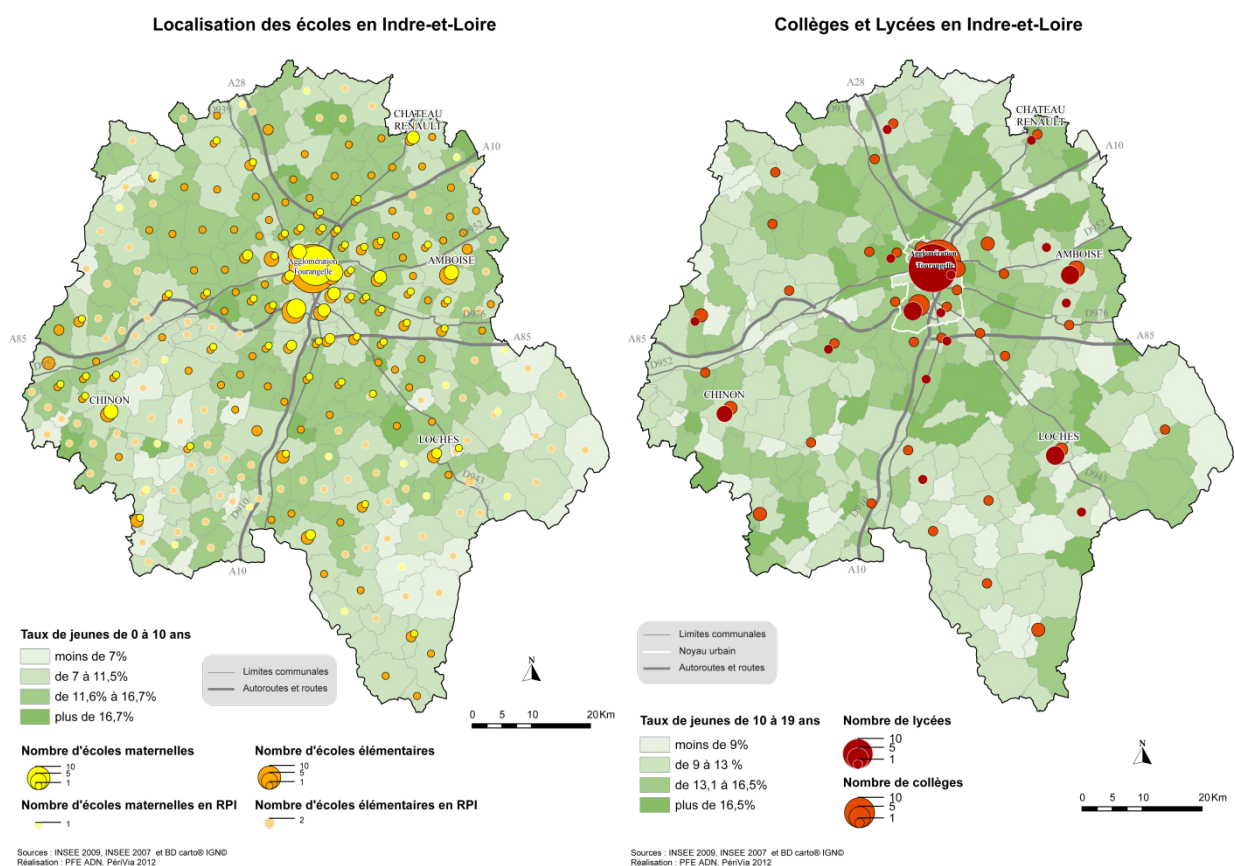
Sources : INSEE 2009, INSEE 2007 et BD carto© IGN©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

Carte 7. Nombre d'établissements en Indre-et-Loire en 2009

La carte (Carte 7) présentant le nombre d'établissements par commune au regard de la proportion d'actifs occupés par rapport à la population communale montre ainsi :

- Le poids de l'agglomération de Tours
- La présence de pôles secondaires (Chinon, Loches, Amboise, Château-Renault notamment)
- Une opposition quasi systématique entre les pôles d'emploi et les zones de logement des personnes détenant ces emplois.

Les deux cartes suivantes (Carte 8 et Carte 9), montrant la répartition des établissements scolaires maternels, primaires et secondaires, au regard de la proportion d'enfants aux âges correspondant à ces niveaux scolaires, confirment elles aussi l'existence des pôles secondaires structurants du périurbain.

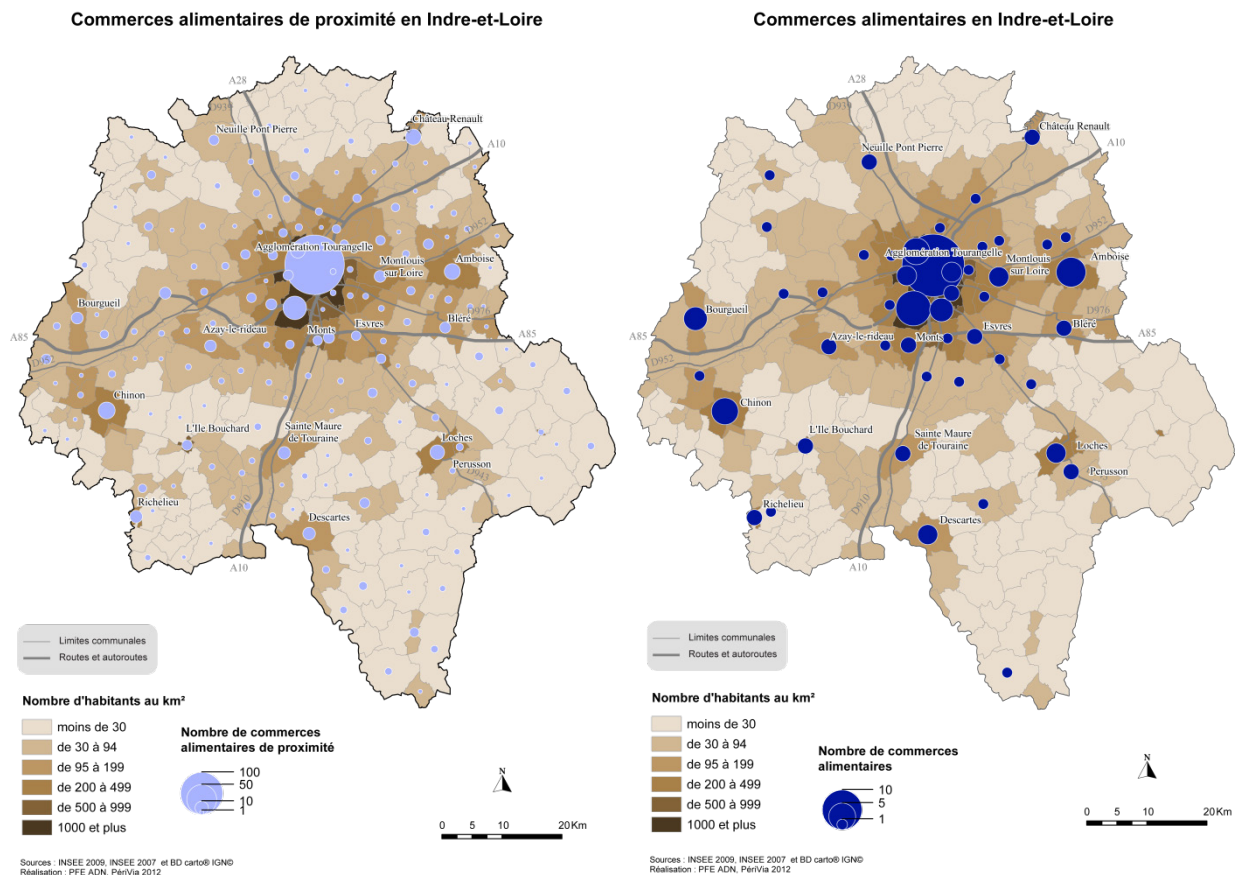


Carte 8. Localisation des écoles maternelles et élémentaire en Indre-et-Loire

Carte 9. Localisation des collèges et des lycées en Indre-et-Loire

Ces deux cartes (Carte 8 et Carte 9) montrent comment s'organise la hiérarchie fonctionnelle des espaces, en fonction de l'âge des enfants et de la capacité d'accueil des établissements. Elles permettent ainsi de constater un décalage fort entre la localisation des établissements du secondaire et la proportion des jeunes de 10 à 19 dans les populations communales. Sans que ces communes soient nécessairement les plus peuplées du périurbain, la somme des personnes concernées est relativement importante et génère des flux.

En ce qui concerne la répartition spatiale et le nombre de commerces alimentaires de proximité et de super et hypermarchés, les deux cartes (Carte 10 et Carte 11) présentées ci-après montrent une quasi superposition : les pôles disposant de grandes surfaces sont celles qui ont, aussi le plus de commerces alimentaires de détail. Par ailleurs, ces cartes confirment la structuration de l'espace déjà précisée. On remarque cependant, *a contrario* d'autres types d'équipements où s'opère une distinction spatiale entre l'équipement et ses utilisateurs potentiels, qu'il y a une forte corrélation entre, d'une part, la présence et le nombre de grandes surface et la densité de population.



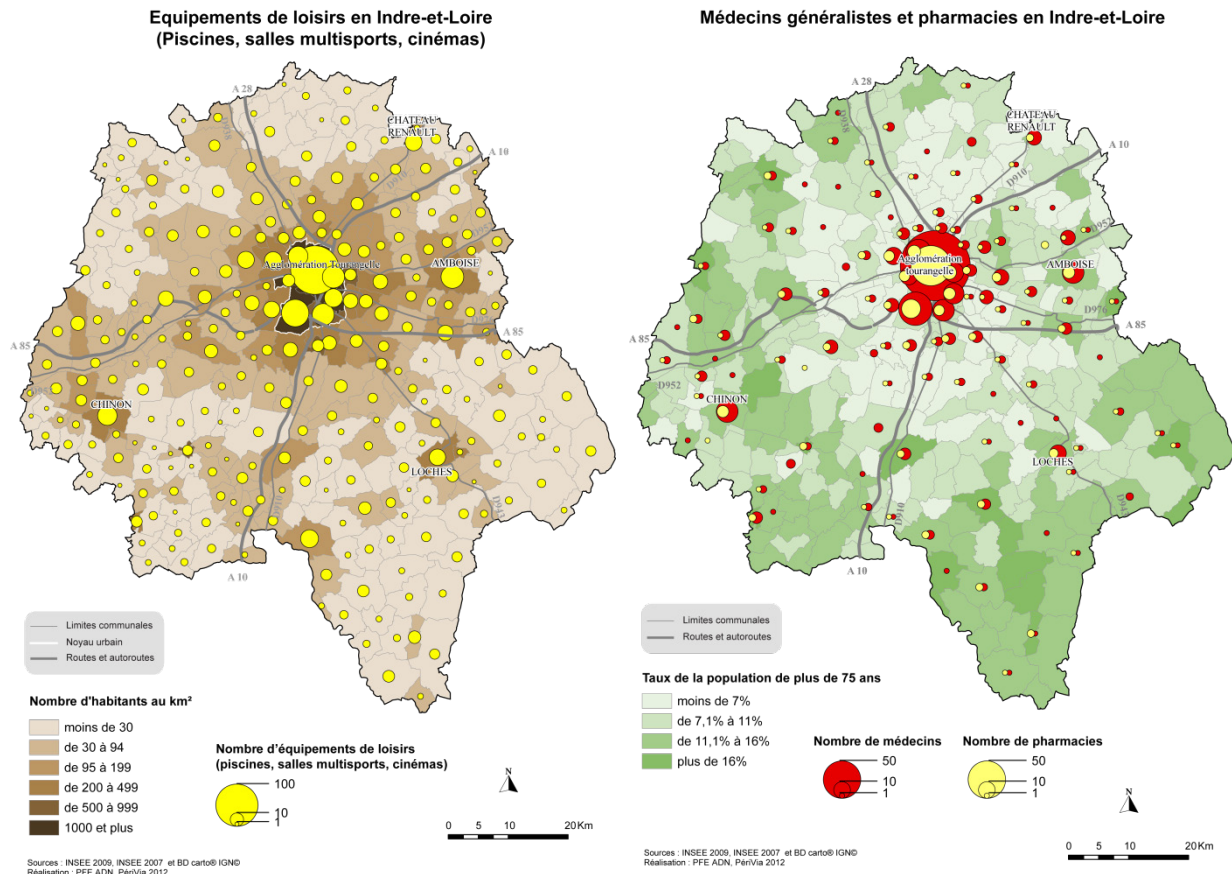
Carte 10. Commerces alimentaires de proximité en Indre-et-Loire

Carte 11. Commerces alimentaires (super et hypermarchés) en Indre-et-Loire

La localisation des commerces alimentaires de grande surface montre très clairement l'existence, au-delà du périurbain proche de l'agglomération tourangelle, d'une véritable ligne circulaire reliant Loches-Pérusson, Sainte-Maure-de-Touraine, L'Île-Bouchard, Chinon, Bourgueil, Château-la-Vallière, Neuillé-Pont-Pierre, Château-Renault et Amboise : leur rentabilité est soumise non seulement à l'importance quantitative des populations des communes proches, elle est aussi fonction de l'éloignement des établissements commerciaux concurrents. Ainsi, au-delà de l'agglomération et de la première couronne périurbaine, s'établit une couronne (d'une épaisseur de 15 à 20 km) sans super ni hypermarchés délimitée par ce linéaire de grandes surfaces.

Plus loin, sont laissés de côté les communes de l'extrême sud du département, de ses franges Est et Nord, zones qui cumulent les déficits en matière d'équipements, toutes catégories confondues. Cette couronne secondaire, fortement marquée est renforcée par les autres critères qui, eux, néanmoins, sont géographiquement moins repérables de façon aussi linéaire.

Les équipements de loisirs (Carte 12) et leur distribution spatiale répond à la même logique que le petit commerce, tandis que la localisation des services de proximité relevant de la santé (médecins généralistes et pharmacies, Carte 13) accentue le rôle des pôles secondaires. On note, préfigurant la remise en question d'un périurbain qui accueille sans distinction, que les zones où la proportion de personnes âgées (ayant donc a priori plus besoin de ces services que d'autres catégories de personnes en fonction de leur âge et ayant, en moyenne, le moins de facilités de déplacement) sont celle où ces équipements sont les moins présents.



Carte 12. Équipements de loisirs (piscines, salles multisports et cinémas) en Indre-et-Loire

Carte 13. Médecins généralistes et pharmacies en Indre-et-Loire

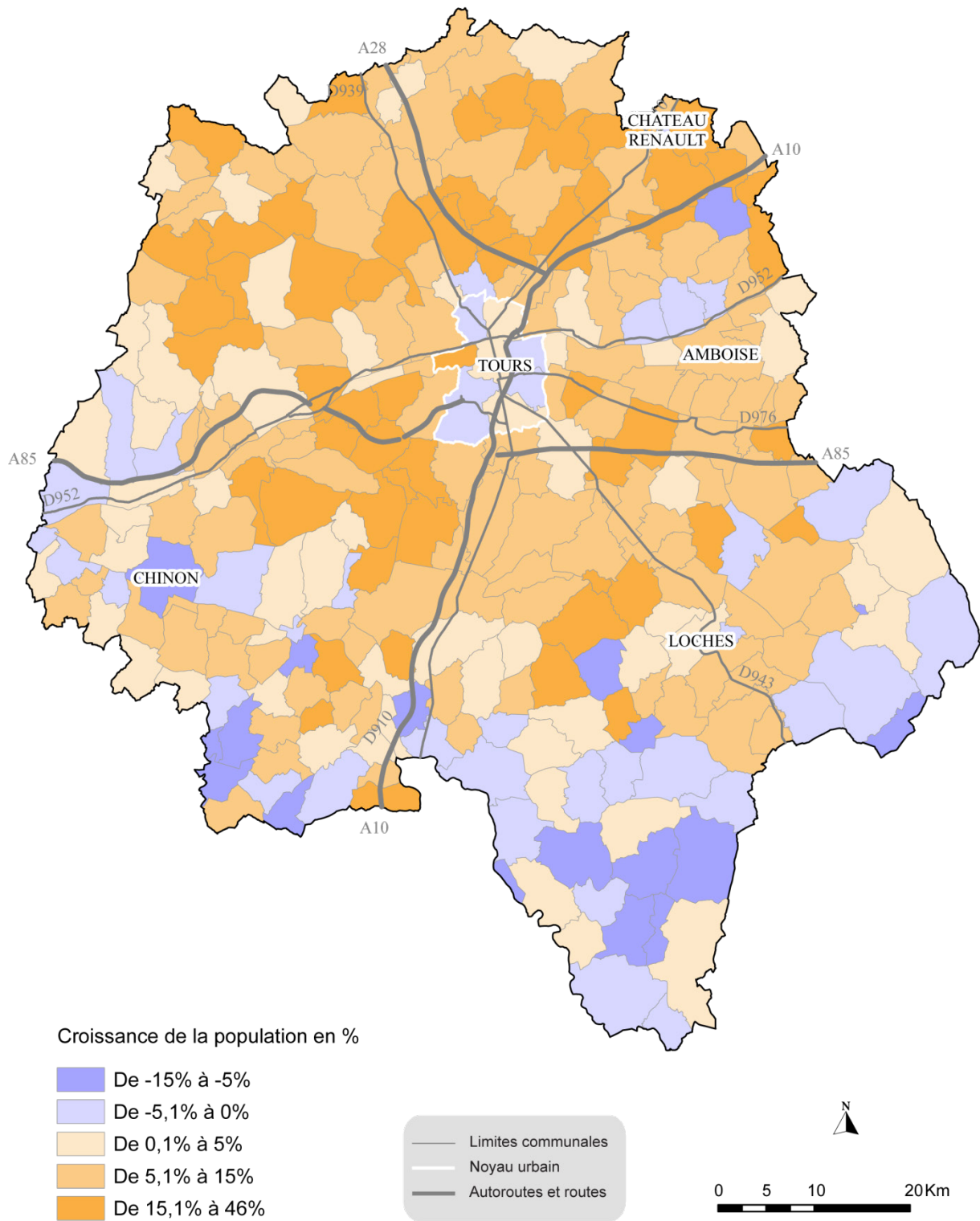
La multiplication des critères ne ferait que confirmer, encore, ce qui a été mis en avant, à savoir : une structuration classique de densité de la population (ce qui sera confirmé par la suite) comme d'équipements à mesure de l'éloignement par rapport à Tours ; des pôles urbains secondaires ayant eux-mêmes leur propre couronne périurbaine ; des indices d'un périurbain qui accueille mais de façon différenciée (ce que nous développons par la suite) ; et un niveau d'équipement non négligeable globalement mais localement insuffisant, contribuant à la nécessité de se déplacer.

A.2.2. Le périurbain, un espace qui accueille...

Il s'agit ici non seulement de décrire et qualifier le périurbain tourangeau dans ses composantes sociales, en termes de peuplement et de densité mais aussi de l'évaluer dans sa capacité ou son incapacité à accueillir les différents types de populations. Ainsi, après la présentation de quelques éléments d'ordre quantitatif et de répartition de la population globale, nous proposons une analyse des populations surreprésentées et sous-représentées dans le périurbain.

Approche démographique quantitative : les populations et leur évolution

Croissance de la population en Indre-et-Loire entre 1999 et 2006



Sources : INSEE 1999, 2006 et BD carto© IGN ©
 Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

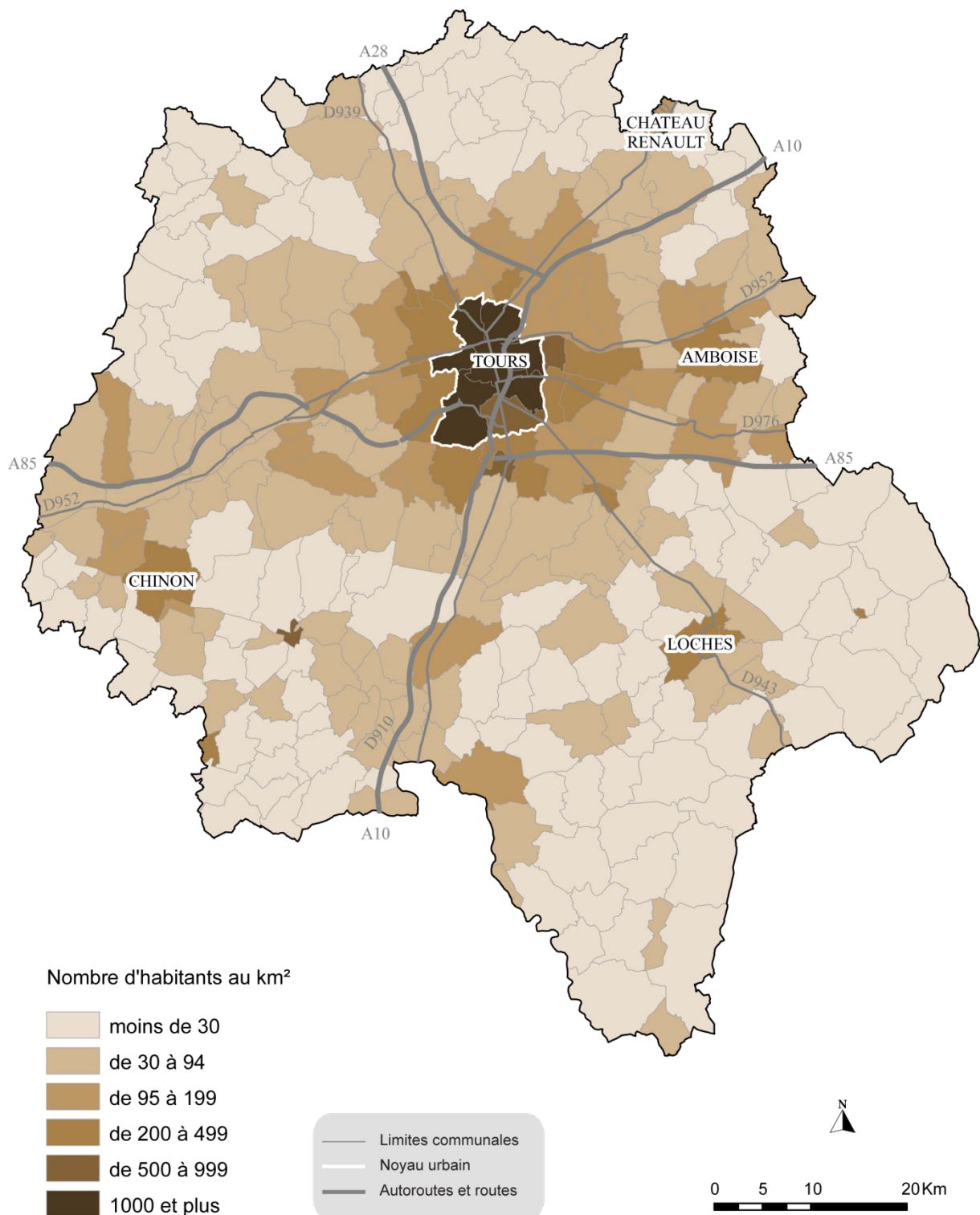
Carte 14. Évolution de la population communale en Indre-et-Loire entre 1999 et 2006

La carte d'évolution des populations communales (Carte 14) renforce cette analyse et l'affine. Il en ressort que les zones de plus forte croissance, alors qu'elles étaient, entre 1975 et 1982, proches de l'agglomération que, finalement, elles prolongeaient, se sont peu à peu étendues et dispersées à l'échelle du département, à l'exception des zones les plus périphériques. Cette extension des zones les plus denses s'est accompagnée d'une extension plus importante des zones de croissance moyenne (entre 5 et 15%) et de croissance faible (inférieure à 5%). Les zones de décroissance sont devenues très minoritaires et très périphérique. On constate aussi qu'avant 1990, les zones différenciées l'étaient assez brutalement, avec finalement peu de communes d'évolution moyennes. Par la suite, l'ensemble constitué des communes « moyennes » (c'est-à-dire de faible augmentation de population et, secondairement, de faible régression) sont devenues très nombreuses : la densification du périurbain en cours de construction a laissé la place à un étalement accru de celui-ci. Cette dynamique est celle de la mise en place d'une situation d'homogénéisation globale du territoire, accentuée par le fait que les communes urbaines centrales sont, elles en décroissante constante ou quasi constantes.

Approche démographique quantitative : les densités et leur évolution

La carte des densités de population à l'échelle communale (Carte 15) montre, dans les grandes lignes, une décroissance de cette variable à mesure de l'éloignement de l'agglomération. En effet, le noyau urbain, avec une densité supérieure à 1000 hab./km² est entouré d'une série de couronnes de densités décroissantes.

Densités de populations en Indre-et-Loire en 2007



Sources : INSEE 2007 et BD carto® IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

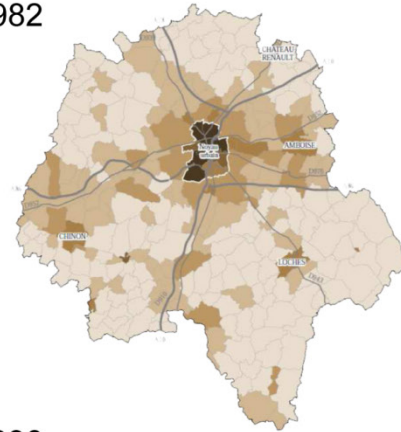
Carte 15. Densités de populations en Indre-et-Loire en 2007

Hormis quelques cas particuliers de densités élevées découlant d'un territoire communal à la superficie réduite à la portion construite, ces couronnes sont relativement régulières. Mais il faut apporter les nuances suivantes :

- Les pôles secondaires (notamment Loches, Amboise, Chinon et Château-Renault) montrent des ruptures dans la décroissance homogène des densités dans ces couronnes, ce qui illustre la caractère non linéaire du gradient présenté précédemment.
- Ces pôles secondaires ont eux-mêmes un périurbain, dans le sens où se distingue une petite couronne autour de ces pôles, notamment Chinon et Amboise.
- On constate une dynamique spatiale ligérienne : d'Amboise (et du Loir-et-Cher) à Bourgueil (et du Maine-et-Loire), une certaine continuité urbaine se fait jour, avec parfois des densités communales de populations descendant à 30 hab./km² mais jamais en dessous, alors que les zones sud, sud-est, sud-ouest, nord-ouest et nord ont la quasi-totalité de leurs communes en deçà de ce seuil.
- De même, on peut noter l'existence d'un certain continuum urbain, du mois périurbain dense, le long de l'autoroute A10 vers le sud et vers le Nord (en fait, pour des raisons historiques et de desserte locale, le long de la D910) et le long de D939 (reliant Tours au Mans).

Les cartes ci-contre montrant ces mêmes densités en 1982, 1990, 1999 et 2007 peuvent faire l'objet de la même analyse : on constate que très peu de communes changent de classes dans la partie sud-est mais que globalement, les couronnes concentriques ont tendances à s'étaler plus loin du centre et que ces couronnes voient leurs densités renforcées à mesure du temps. La dynamique n'est donc pas récente.

1982



1990



1999



2007



Approche démographique quantitative : étalement spatial

Sur le plan spatial, en première approche, il apparaît que l'évolution du peuplement des communes d'Indre-et-Loire suit une logique de croissance de l'urbain plus importante en surface qu'en terme démographique.

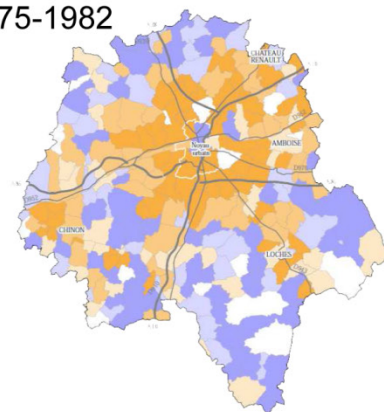
Cette donnée est notamment visible lorsque l'on fait le constat du doublement de la surface de l'aire urbaine de Tours entre 1990 et 1999 : l'aire urbaine, définie par l'INSEE comme un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou couronne périurbaine dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par lui, regroupait 40 communes en 1990, et en contenait 80 en 1999.

L'aire urbaine de Tours accueille une population de 395 587 habitants en 2006 (ce qui représente 68% de la population départementale dans seulement 28% des communes). La croissance importante de la surface de l'aire urbaine s'est accompagnée d'une croissance démographique beaucoup plus modérée puisqu'elle ne s'établissait, en 2001, qu'à 6,4%, avec une répartition de la variation de la population en grande partie favorable aux communes de la couronne périurbaine (2,7% pour la ville centre, contre 11,5% pour les communes périphériques).

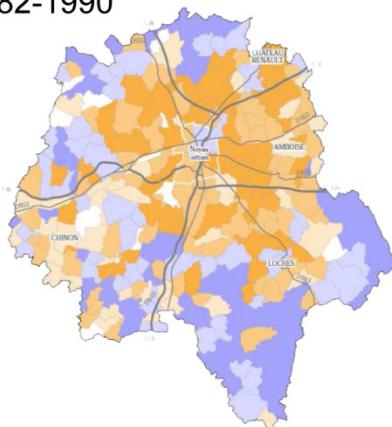
Les cartes ci-contre illustrent l'évolution de la population dans les communes d'Indre-et-Loire pour la période 1975-2006 et montrent que l'aire urbaine de Tours concentre le phénomène de périurbanisation entendu comme la croissance de la population dans une couronne située au-delà de la banlieue proche de la ville-centre.

Cependant ce phénomène est également visible pour l'ensemble des pôles secondaires du département (Chinon, Loches, Château-Renault, Sainte-Maure-de-Touraine, Langeais) ou encore dans l'aire urbaine d'Amboise, où chaque fois la ville centre accuse une croissance démographique moindre que les communes de la périphérie.

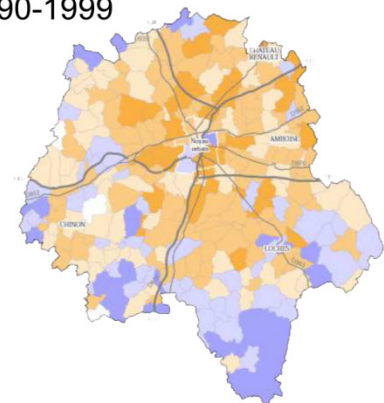
1975-1982



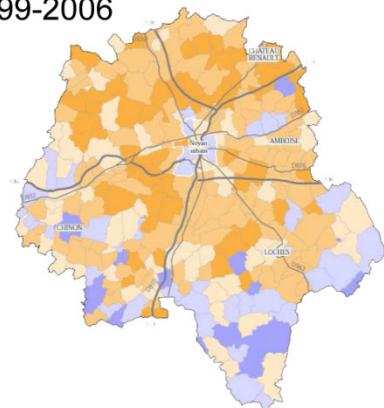
1982-1990



1990-1999



1999-2006



Le phénomène de périurbanisation, visible à travers la dynamique d'étalement urbain et un taux de croissance démographique plus fort dans les communes périphériques que dans les communes centres, se traduit également dans la dynamique d'occupation des sols. On assiste à une dilatation Nord-Sud de l'espace urbain, en particulier à Tours, par l'urbanisation des vallées, qui déborde sur le plateau. Les ménages sont contraints d'acheter aux confins de la zone urbanisée, par l'élévation du coût du foncier (DRE, 2007). De plus, la prise en compte du risque d'inondation dans les documents d'urbanisme (et notamment entre la Loire et le Cher, et à une échelle plus importante entre la Loire et l'Indre, c'est-à-dire dans et à proximité de la ville et de son agglomération) provoque le report de la pression urbaine en périphérie.

La construction neuve se concentre dans les communes en dehors de la communauté d'agglomération de Tour(s)Plus :

	1994-1998	1999-2003	2004-2008	Évolution 1994-2008
Communauté d'agglomération de Tour(s)Plus	1 580	1 246	1 436	-9,1 %
Reste du département	1 345	1 838	2 534	88,3%

Tableau 2. Évolution du nombre de constructions neuves entre 1994 et 2008

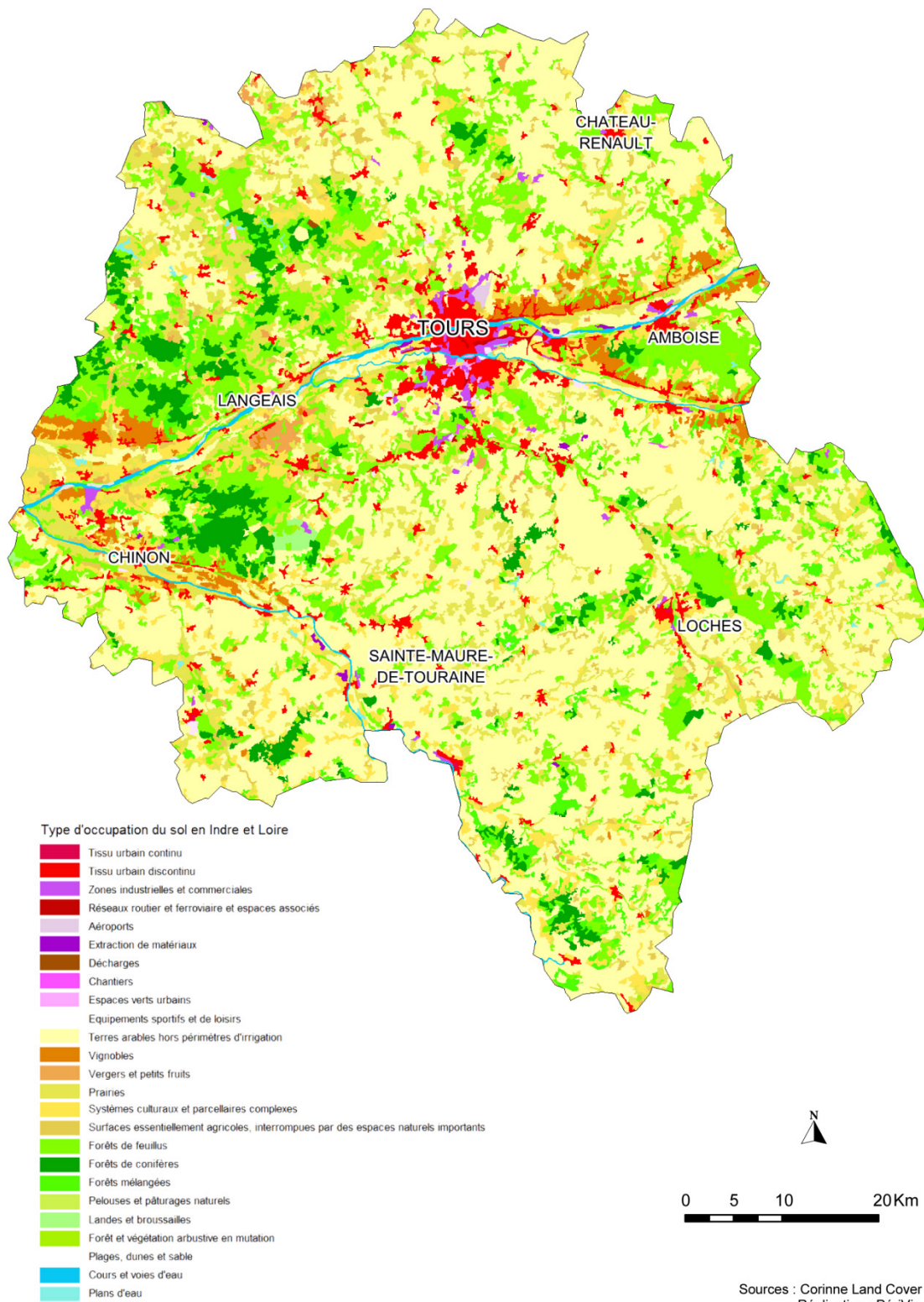
Les constructions neuves en Indre-et-Loire se localisent aujourd'hui très majoritairement dans les communes extérieures au pôle urbain de Tours et sont constituées de plus en plus exclusivement par des maisons individuelles (70% en 2008 contre seulement 60 % en 1994). Le modèle de la maison individuelle progresse donc largement en Indre-et-Loire et la part des maisons individuelles dans la construction neuve y est plus forte que dans le reste de la France (55,4% en moyenne en 2008).

L'extension urbaine dans le département est ainsi largement alimentée par la construction de maisons et la diffusion du bâti est responsable pour moitié de l'artificialisation des sols (DIREN, 2010).

En 2004, l'observatoire des marchés fonciers en Indre-et-Loire établissait que les terrains à bâtir dominant le marché foncier en nombre de mutations (49%) et en volume financier (73%). Le marché des terrains à bâtir est destiné presque exclusivement à l'habitat individuel (90% des mutations). Territorialement, ce marché s'inscrit dans des zones proches des dessertes routières (A85 et RN 10) ainsi que dans les vallées de l'Indre et du Cher. L'évolution dans l'aire urbaine de Tours connaît une certaine stabilité, où le nombre de mutations diminue au centre de l'agglomération au profit du périurbain (DRE, 2007).

L'impression, sinon d'urbanisation, du moins de construction du périurbain est classiquement renforcé par le mode de construction de logement unifamilial de type pavillon, en zones pavillonnaires loties ou par reprise de bâtis anciens à vocation de logement, voire transformations de bâtiments à usage agricole ou commercial.

Occupation des sols en Indre-et-Loire en 2006



Carte 16. Occupation des sols en Indre-et-Loire en 2006

Approche démographique quantitative : synthèse

En bref, le périurbain suit deux dynamiques concomitantes et complémentaires :

- Il se densifie, notamment dans ses espaces les plus anciennement structurés.
- Il s'étend à mesure de l'accueil qu'il provoque sans toutefois parvenir nécessairement à répondre aux besoins qu'il fait lui-même émerger.

L'évolution de la population dans le département montre que les communes de la couronne périurbaine sont les plus attractives. Ce phénomène typique de la croissance des agglomérations française est encore renforcé en Indre-et-Loire par la prédominance de la ville de Tours par rapport au reste des pôles urbains du département. Les pôles secondaires étant de loin moins attractifs que la ville centre, l'agglomération de Tours constitue, avec la ville d'Amboise (au centre d'une aire urbaine de moins grande importance cependant), le centre du réseau urbain à partir duquel les dynamiques de périurbanisation se sont étendues et continuent de s'étendre selon une structure quasi-concentrique. La périurbanisation du département, entendue comme le résultat du phénomène d'urbanisation continue engendre une consommation accrue de l'espace et un mitage des espaces ruraux important. L'installation des ménages est en effet majoritairement orientée vers un habitat individuel qui favorise une consommation de l'espace trois à quatre fois plus importante que la croissance démographique (DIREN, 2010). L'étalement urbain en Indre-et-Loire est important et se réalise essentiellement autour de la ville de Tours en direction de l'ouest et en suivant l'axe ligérien (Carte 16), qui font de rejoindre progressivement les deux aires urbaines du département (Tours et Amboise).

Le territoire périurbain est en effet structuré par la présence de vallées (notamment celle de l'Indre et du Cher), par des infrastructures de transport qui s'organisent de manière radiale, et par l'attractivité de pôles d'emploi secondaires bien répartis sur le territoire départemental. L'espace périurbain tourangeau se développe ainsi à la fois le long des vallées de l'Indre et du Cher, mais aussi le long des principaux axes routiers et tend à s'étirer autour des deux principaux pôles urbains (Tours et Amboise) et à rejoindre les pôles d'emploi secondaires (Château-Renault, Loches, Langeais, Sainte-Maure-de-Touraine). Le nombre de communes polarisées, soit par un pôle secondaire, soit par les pôles urbains, représente 30% des communes du département. L'étalement urbain va de pair avec une très faible densité urbaine (708 hab./km² dans le pôle urbain de Tours).

A2.3. ...mais de façon différenciée : Qui ? Revenus, chômage, âge, composition de la famille

Cependant, s'il accueille, il n'accueille pas n'importe qui. Sa puissance d'attractivité est nuancée par :

- Son incapacité à attirer certaines populations qui, bien qu'ayant la possibilité financière et en termes de gestion du temps (et des déplacements) d'habiter le périurbain, choisissent de vivre en ville ou à proximité immédiate de celle-ci (dans l'agglomération) ou, dans une moindre mesure, dans les espaces ruraux.
- Sa capacité à repousser certaines populations : le mode de vie périurbain suppose un certain niveau de revenus dont sont exclues certaines franges de la population et un mode de vie qui ne convient pas à certains.

Nous avons déjà précisé la difficulté soulevée par cette question de l'attractivité du territoire dès lors que l'on prend en compte le couple qu'il forme avec l'individu et donc sa capacité de décision, la spécificité de ses choix et des modalités qui y conduisent, le « réseau » de préférences, d'envies, de contraintes de possibles, sa capacité relative à intégrer les unes aux autres ces données de nature différentes, insérées systématiquement dans une négociation avec d'autres... Car si l'on part bien du territoire et de ce qu'il offre pour, au final,

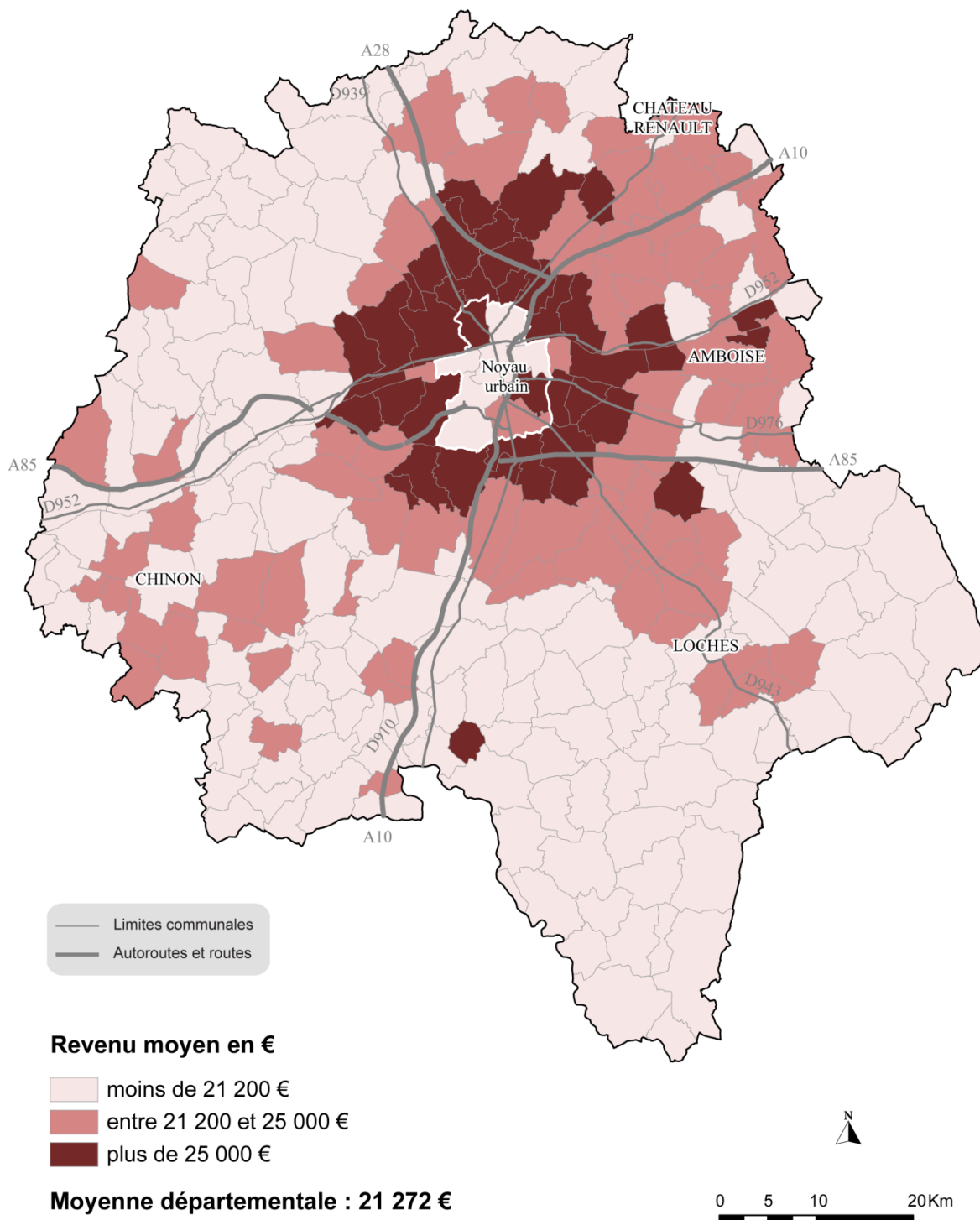
voir qui est ou non accueilli, le processus qui va de l'un à l'autre passe par la connaissance qu'ont les individus de ce territoire et par les critères de choix qu'ils peuvent ou non mobiliser lors de la décision de localisation. Ici, le choix, la décision, les critères qui y président sont nécessairement dans une boîte noire : c'est cependant, par les entretiens menés, celle-ci que nous ouvrons par la suite.

Le niveau de revenus

Dans un premier temps, si l'on partitionne la population département en trois grandes catégories, celle à revenus confortables (supérieurs à 25 000 €/an), celle à revenus moyens et celle à revenus plus faibles (inférieur à 21 000 €/an)²⁶, il apparaît très nettement, en considérant le revenu moyen des ménages, une première couronne (composée d'une trentaine de communes) aux revenus élevés, enserrant un centre (partie la plus centrale de l'agglomération) aux revenus globalement faibles et prolongée par une deuxième couronne aux revenus moyens. La grande périphérie du département est, globalement, de revenus faibles, hormis les pôles secondaires déjà cités et leur périphérie proche (à l'exception de Chinon dont le centre est moins aisé que sa proche périphérie, à l'image de la structuration autour de Tours.

²⁶ Le choix des bornes des trois classes ainsi construites ne sont pas anodines dans la mesure où c'est aux alentours de 20 000 € à 25 000 € que se situe un seuil et donc une rupture entre ceux qui n'ont pas vraiment le choix du périurbain et ceux qui l'ont. C'est cependant bien au-delà de 25 000 € qu'apparaît la possibilité d'accéder au périurbain mais aussi de le refuser tout en conservant un cadre de vie urbain de qualité (maison individuelle suffisamment spacieuse, avec jardin, à proximité plus ou moins immédiate des aménités urbaines), mais cela doit aussi être mis au regard de la composition familiale.

Le revenu moyen net imposable des foyers fiscaux en Indre-et-Loire en 2007



Sources : INSEE 2007 et BD carto® IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

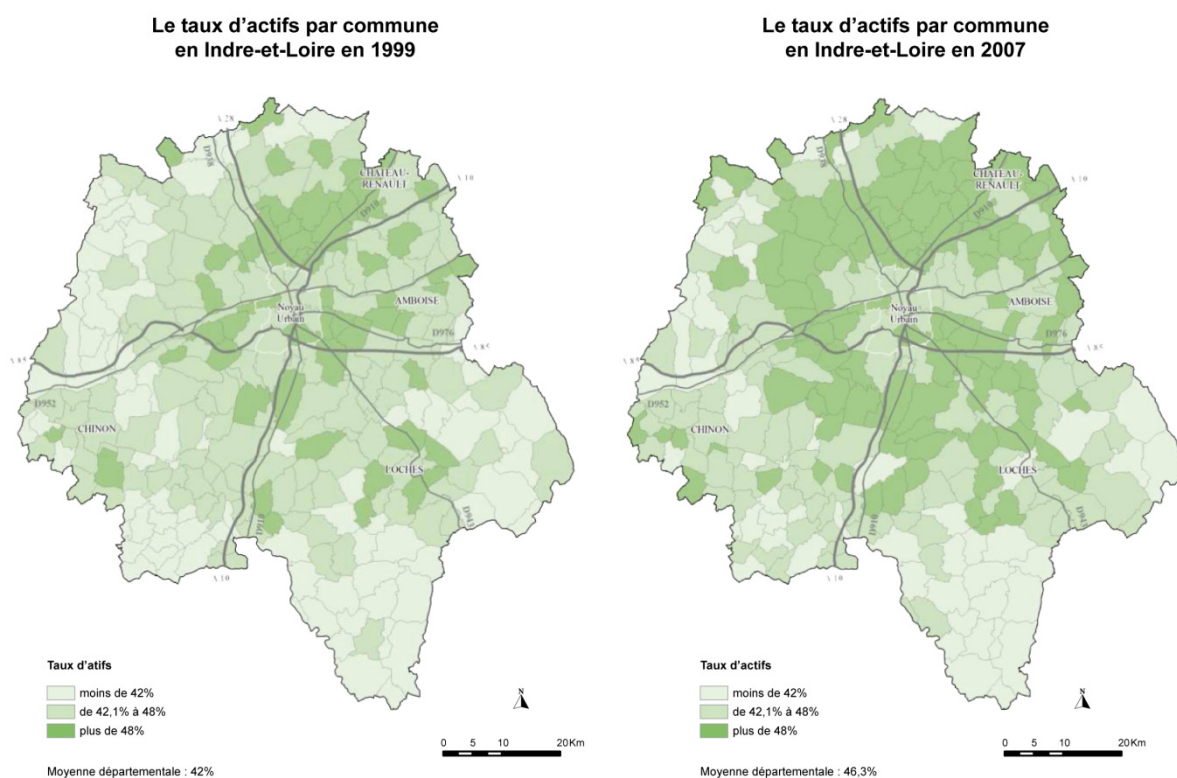
Carte 17. Revenu moyen net imposable des foyers fiscaux

Actifs et chômeurs

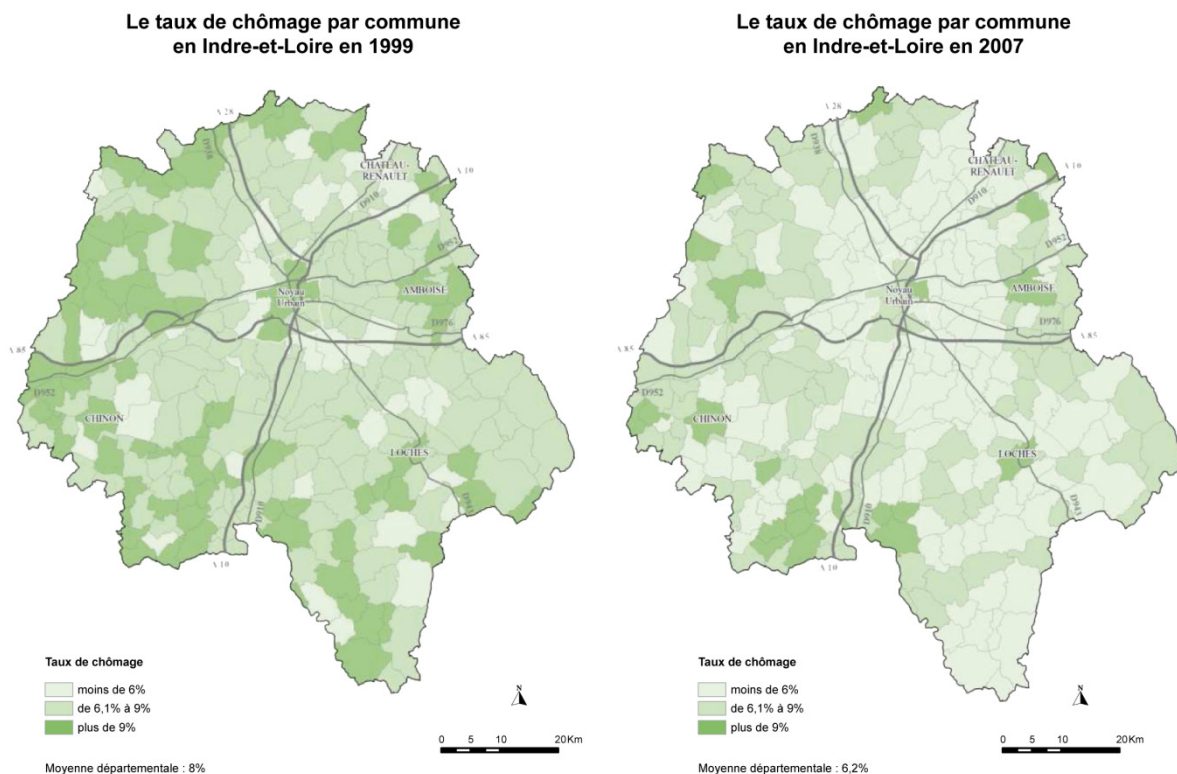
À quelques nuances près, on retrouve cette structuration aussi bien en ce qui concerne le taux d'actifs que le taux de chômage : le périurbain proche est la zone qui accueille le plus d'actifs (en proportion de la population totale) et le moins de chômeur, marquant, dans un cas comme dans l'autre une opposition, sinon une rupture avec, d'une part la zone agglomérée et d'autre part, le périurbain plus lointain, jusqu'aux confins du département. Là encore les pôles urbains se distinguent de ce schéma concentrique en se rapprochant des caractéristiques de l'agglomération tourangelle.

En termes dynamiques, la comparaison des situations entre 1999 et 2007 (Carte 18 et Carte 19) en ce qui concerne ces deux variables donne à penser, de façon flagrante, que la première couronne du périurbain s'est construite avec les actifs au détriment des zones les plus lointaines en « rejetant » les chômeurs sur les pôles urbains au premier rang desquels l'agglomération de Tours et les communes de Chinon, Loches, Amboise, mais aussi des pôles très secondaires comme Descartes, ainsi que sur quelques communes périphériques.

Il ne faut pas cependant voir là une expulsion des chômeurs de cette couronne périurbaine riche mais, par un effet de calcul, l'amointrissement de leur part relative dans des communes à dynamique de population positive forte. S'il est délicat de parler de « rejet » des chômeurs, en tout cas, au minimum, ce périurbain-là n'a pas, globalement, attiré de chômeurs supplémentaires.



Carte 18. Taux d'actifs en Indre-et-Loire entre 1999 et 2007

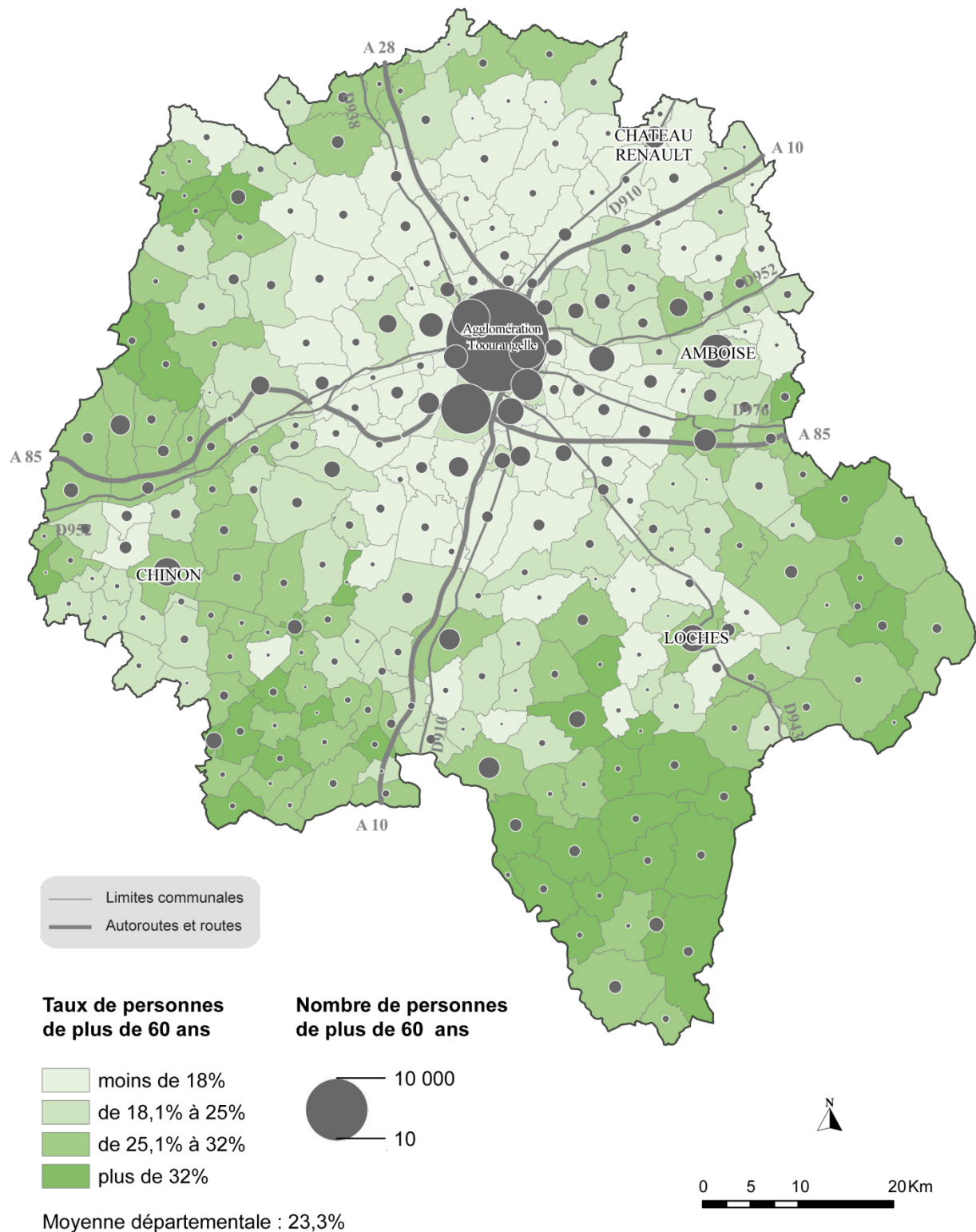


Carte 19. Taux de chômage en Indre-et-Loire entre 1999 et 2007

Composition de la famille

De ce fait, c'est-à-dire par ce qui a été pointé de la dynamique positive de population sur le plan quantitatif, ainsi que par l'attraction de ménages aux revenus relativement élevés, la structure de ménages la plus représentée est celle de la famille composée d'un couple relativement jeune ayant un ou deux enfants en bas âge ou déjà adolescents. Alors même que la répartition des écoles primaires et des collèges est relativement homogène à l'échelle du département, on constate une surreprésentation des enfants de moins de 15 ans sur les communes composant une couronne autour de l'agglomération, dans un rayon de 10 à 30 km autour du pôle urbain central. Là aussi, l'évolution entre 1999 et 2007 montre une accentuation du phénomène et le fait d'une plus grande structuration de cette couronne relativement au centre et aux périphéries. On retrouve un schéma semblable en ce qui concerne la répartition des familles avec au moins un enfant de moins de 25 ans. De façon complémentaire, la part des personnes de plus de 60 ans ou de plus de 75 ans révèle une première couronne périurbaine « jeune » et des périphéries « vieilles » (Carte 20).

Populations âgées de plus de 60 ans en Indre-et-Loire en 2007



Carte 20. Populations âgées de plus de 60 ans en Indre-et-Loire en 2007

Au final, le périurbain tourangeau, encore qu'il faille y distinguer plusieurs sous-types, est un espace accueillant comme le montre le niveau d'équipement et les dynamiques de populations. Mais :

- Il n'accueille pas indistinctement, en fonction de l'âge, de la composition de la famille, des revenus
- Il accueille sans toutefois proposer sur place l'ensemble des aménités requises : cela se traduit par de multiples déplacements tant du périurbain vers l'agglomération que dans le périurbain lui-même, tant pour le travail que pour tout autres motifs.

A2.4. Mobilités et déplacements : des flux centralisés sur Tours... et d'autres (le périurbain : un accueil qui suppose de se déplacer)

La dispersion des équipements, la répartition de la population, la relative inadéquation entre équipement et population, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, ainsi qu'en termes de localisation, l'ensemble de ces éléments conduisent à la nécessité absolue, pour la plupart des habitants, de se déplacer et pour les pouvoirs publics de permettre, autant que possible, ces déplacements. Nous précisons donc l'offre en matière de transport puis l'utilisation même de ces réseaux.

Offre de transport : Réseaux et transports

Le département d'Indre-et-Loire est très favorablement relié aux réseaux d'envergure nationale.

L'agglomération de Tours se situe sur un véritable nœud autoroutier, une étoile à 5 branches :

- Vers Paris (via Blois et Orléans), par l'autoroute A10
- Vers Bordeaux (via Poitiers), par l'autoroute A10
- Vers Angers (par l'autoroute A85) et, au-delà, Nantes (par l'A11) et la Roche-sur-Yon (par l'A87)
- Vers le Mans (par l'A28) et, au-delà Rennes (par l'A81) et Rouen (par l'A28)
- Vers Vierzon puis Bourges (par l'A85) et, au-delà, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Lyon (par l'A71, l'A72 et l'A47).

Cette étoile autoroutière est récente dans la mesure où si la réalisation de l'A10 a été achevée en juillet 1981 et si Tours a été reliée à Paris dès juillet 1974, la liaison avec Le Mans date de décembre 2005, celle avec Angers en janvier 2007 et celle avec Bourges en décembre 2007. Son impact sur le département est porté par pas moins de 17 entrées/sorties d'autoroute (8 sur l'A10, 8 sur l'A85 et 1 sur l'A28) dont 12 en dehors de l'agglomération de Tours, c'est-à-dire dans le périmètre de notre zone d'étude.

Ce réseau autoroutier est secondé par un réseau de routes départementales (anciennement nationales) parallèles à ces autoroutes ou reliant Châteauroux, d'une part, et Chartres, d'autre part.

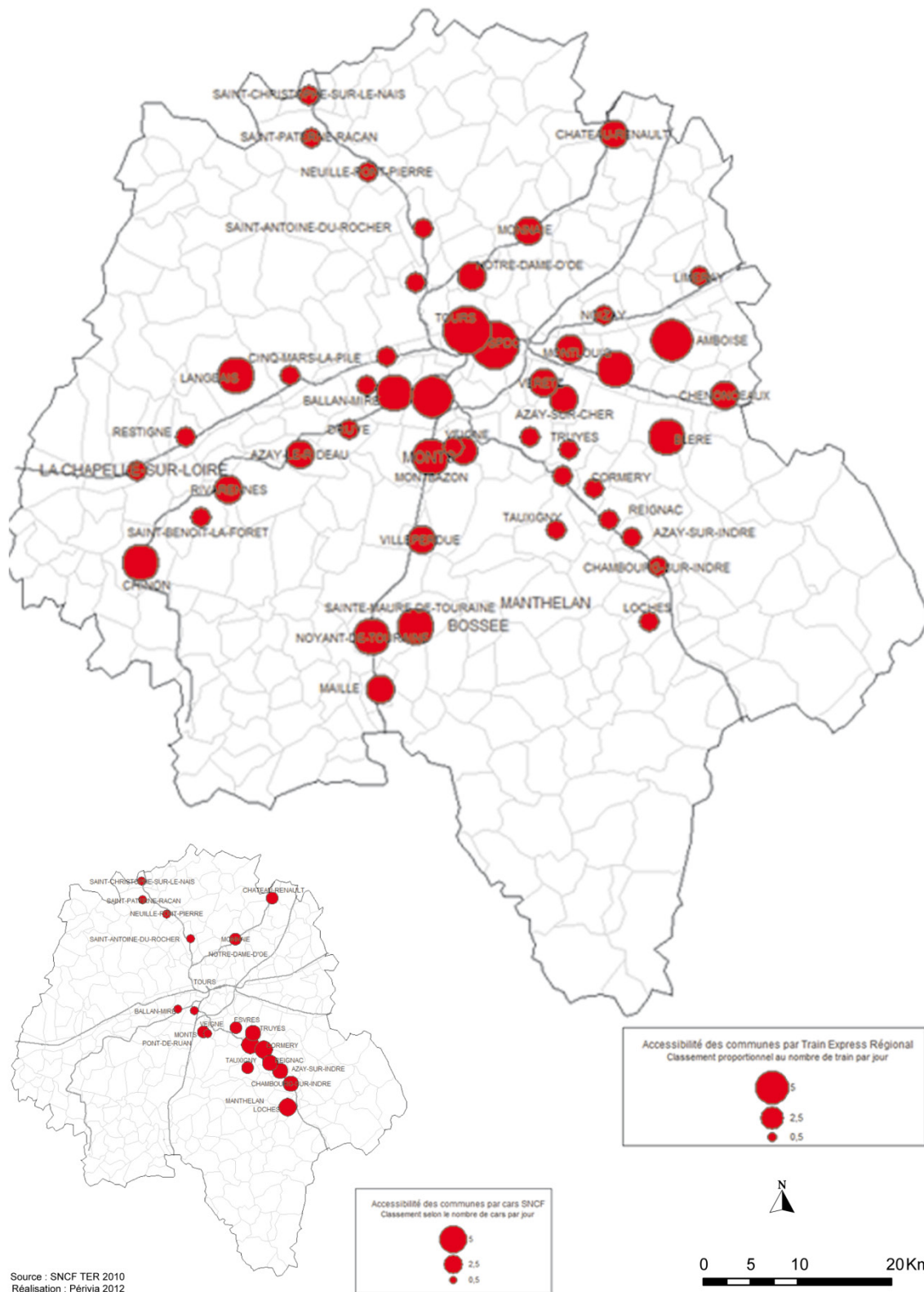
L'agglomération de Tours est desservie par le TGV en gare de Tours et en gare de Saint-Pierre-des-Corps, mettant le chef-lieu de département à environ une heure de Montparnasse (environ 40mn de Poitiers, 2h30 de Bordeaux). Par ailleurs, Tours ou Saint-Pierre-des-Corps sont reliés par rail à Saumur, Angers et Nantes, Chinon, Châtelleraut, Poitiers, Châteauroux, Vendôme, Bourges, Lyon, Blois, Orléans, Paris, Le Mans, Caen.

Une première analyse de l'offre en termes de déplacements en transports collectifs montre que l'offre est relativement bien répartie sur le territoire, mais qu'en termes de qualité et de fréquence elle présente des disparités importantes (Carte 21 et Carte 22). Globalement, le réseau ferré d'Indre-et-Loire est dense et le potentiel de desserte est élevé. L'offre semble encore insuffisante, du moins est-elle améliorable.

44 communes d'Indre-et-Loire sont desservies par les trains utilisant ces lignes. Si géographiquement parlant le territoire semble bien desservi, cela doit être nuancé par la fréquence des passages et arrêts des trains, notamment des TER desservant le périurbain et le reliant à Tours, ainsi que l'indiquent les cartes ci-dessous qui présente la fréquence d'arrêt des TER et cars de la SNCF sur le réseau local

Les temps de parcours des TER ne rendent pas ce mode de transport très attractif, dès que l'on s'éloigne de l'agglomération : l'ensemble des gares à moins de 20 minute de la gare de Tours se situent dans un polygone qui ne couvre pas 1/6 du territoire départemental. On note par ailleurs l'absence totale de liaison entre communes périurbaines qui ne se situent pas sur une même ligne, à moins de passer par Tours.

L'offre de transports en commun en Indre-et-Loire



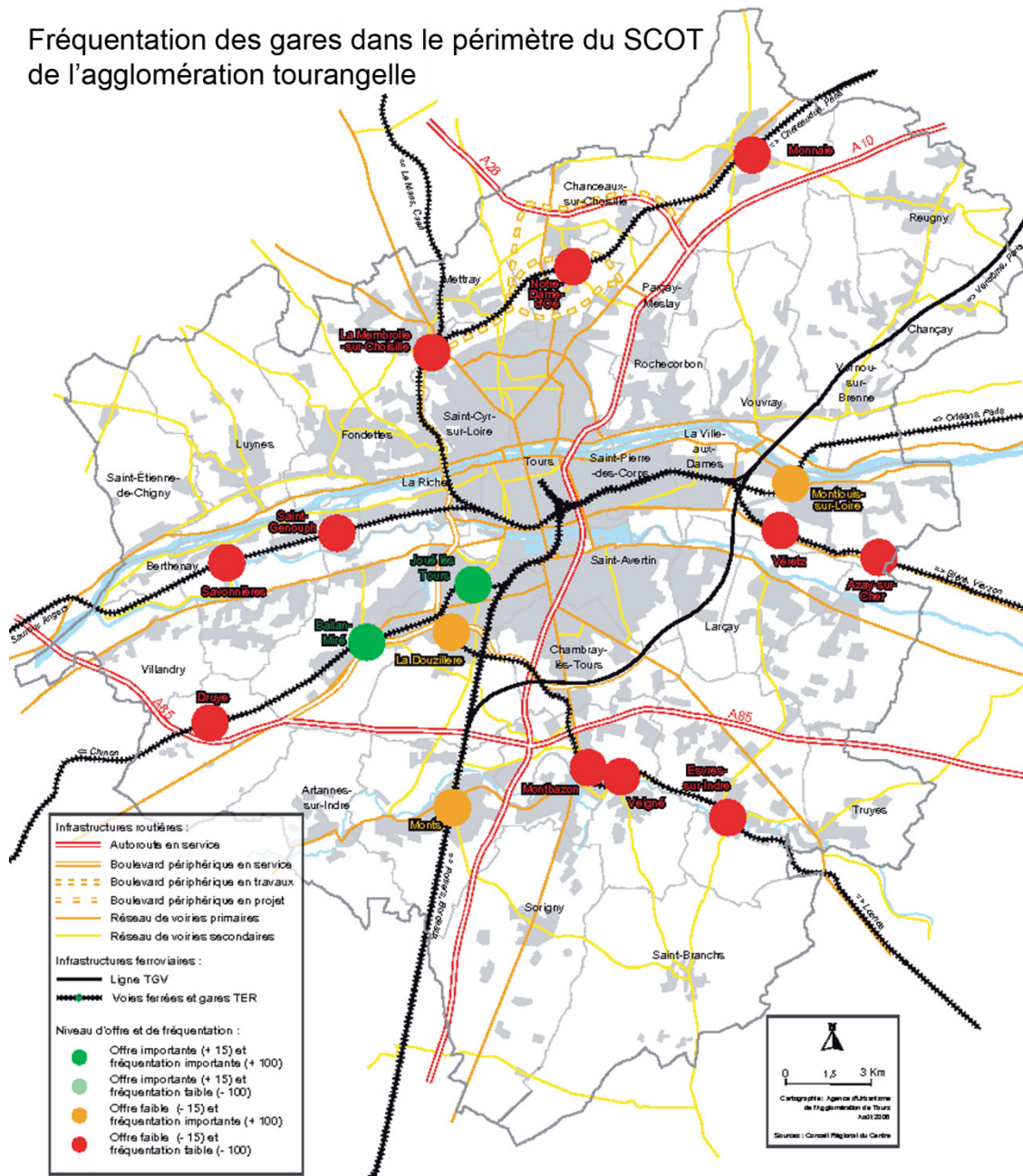
Source : SNCF TER 2010
Réalisation : Périvia 2012

Carte 22. L'offre de transports en commun en Indre-et-Loire

Ce réseau ferré est secondé par le réseau des bus « Fil vert » (Carte 23), géré par le Conseil Général. Celui-ci est aussi structuré en étoile, avec le même point central qu'est l'agglomération de Tours. Cette étoile laisse de côté le Sud-Ouest et le Sud-Est du département. Cependant, il faut y voir là la complémentarité avec les lignes TER (Loches et Chinon, par exemple, ne sont pas reliés à Tours par car). À cela s'ajoutent quelques lignes transversales d'intérêt et de fréquentation secondaires, reliant néanmoins les pôles urbains secondaires (Amboise et Château-Renault, Loches et Descartes, Richelieu et Chinon, Chinon et Sainte-Maure-de-Touraine). La moitié Sud du département est, sur ce plan, beaucoup mieux maillé que le Nord dont les communes sont uniquement reliées à Tours. Cependant, les temps d'accès sont relativement longs, parfois décourageants : plus de 1h20 pour relier Tours à partir des petites communes limitrophes des autres départements, mais aussi de Richelieu, petit pôle urbain secondaire. Enfin, à l'inconvénient de la distance s'ajoute celle de la moindre fréquence. La compétitivité est loin d'être atteinte.

À l'échelle du SCOT de l'agglomération de Tours, une analyse plus fine de l'offre de transports en commun a été menée par l'agence d'urbanisme de l'agglomération (Carte 24). Les mobilités quotidiennes entre les communes périphériques et le pôle urbain sont largement prises en compte et les pôles d'échanges que constituent les gares sont identifiés comme des espaces à fort potentiel, dans le sens d'un potentiel de centralité dans les espaces périphériques et de gestion des mobilités et surtout de l'offre multimodale pour les populations encore captives de l'automobile. Cependant le constat final de l'agence d'urbanisme par rapport à l'état de l'offre actuellement disponible est largement négatif en 2006 : le passage d'un fort potentiel à une efficacité réelle et actuel n'est pas effectué.

Fréquentation des gares dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle



Carte 24. Fréquentation des gares dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle

Même si le territoire offre un maillage important en nombre de gares, la majorité de celles-ci a une offre limitée ou une fréquentation faible. Ce type d'analyse montre bien qu'il y a une différence importante entre l'offre territoriale et son réel usage par les habitants. Si le maillage de ces gares constitue un potentiel pour une plus grande durabilité des mobilités, il est absolument nécessaire d'adapter offre et demande et de renforcer l'attractivité de ce type de transport pour les habitants.

Au final, mais fort classiquement, c'est la route qui reste la plus efficace, en tout cas en termes de temps de déplacement et cela se traduit par la faveur que lui accordent les personnes ayant à se déplacer, que ce soit dans le périurbain tourangeau ou de celui-ci vers l'agglomération – et réciproquement. Si le réseau routier est lui aussi centré sur l'agglomération tourangelle, les voies de circulations transversales sont suffisamment denses et efficaces pour irriguer l'ensemble des déplacements. Ce réseau routier n'est pas complémentaire d'autres réseaux, il est plaqué sur l'ensemble du territoire, du fait de l'héritage de la constitution des routes pendant et après la révolution industrielle, reprenant le réseau routier départemental augmenté des anciennes routes nationales, provoquant une situation de mise en concurrence totalement déséquilibrée entre la voiture.

Les points majeurs à noter sont les suivants :

- Un réseau interrégional de qualité qui sert aussi, mais en certains points seulement (entrée/sorties d'autoroutes ; gare locales sur les grandes lignes non TGV) le périurbain
- Des réseaux de transport en commun centré presque exclusivement sur Tours et son agglomération
- Un réseau routier de qualité, centré sur tours mais maillé dans le périurbain proche ou lointain
- Des réseaux routiers et de transport en commun beaucoup plus efficaces dans l'agglomération et à proximité de celle-ci que dans le périurbain.

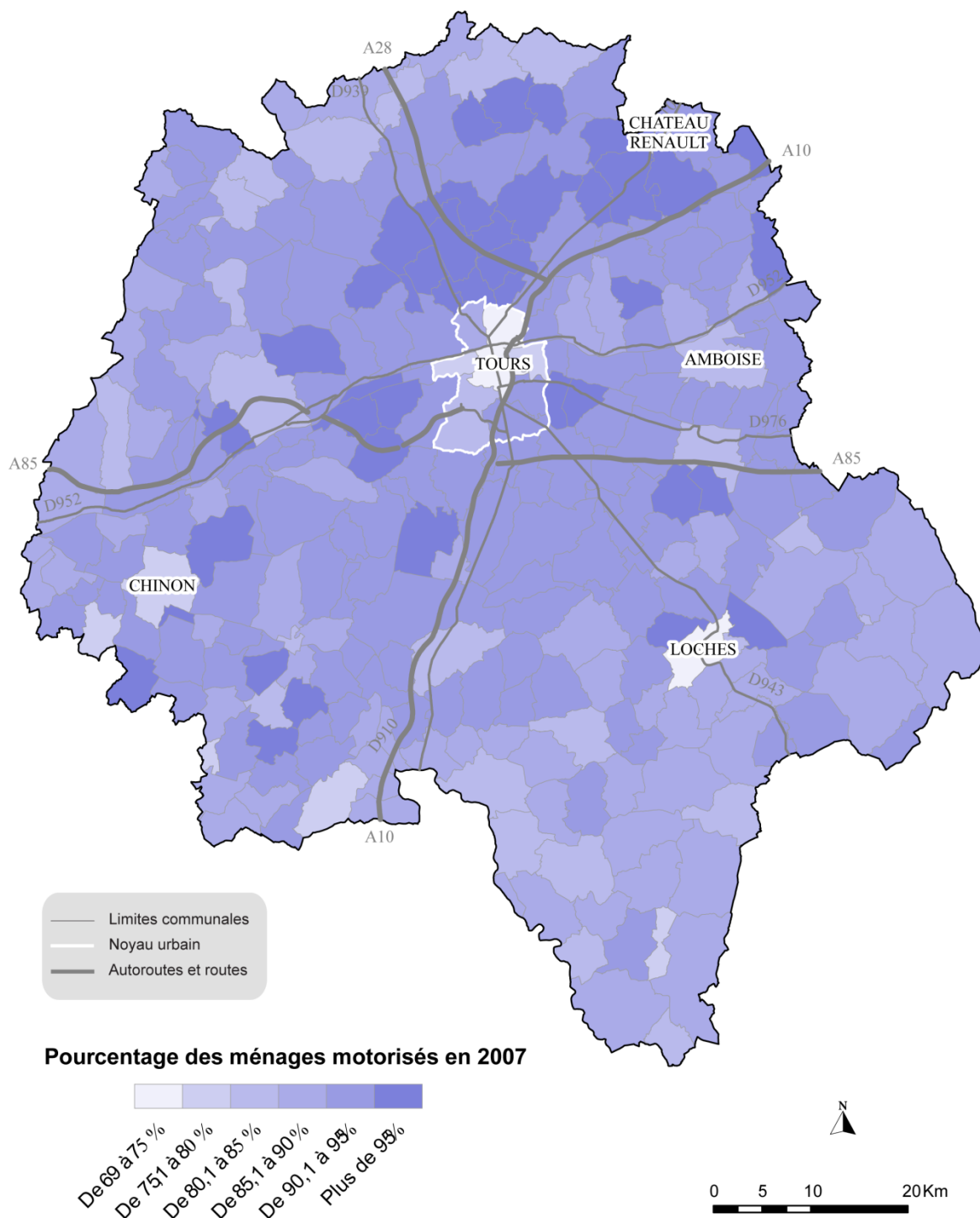
Flux de déplacement

Ces moyens de transports contribuent à apporter une réponse à la nécessité de déplacements dans le périurbain et à destination de l'agglomération tourangelle, ce qui se vérifie, sur le plan quantitative de façon massive, mettant en évidence la place prépondérante de la voiture.

Le taux de motorisation (Carte 25), élevé dans tout le département, l'est néanmoins plus encore dans cette couronne entre 10 et 30 km de Tours. Elle est cependant moins clairement visible qu'en ce qui concerne les critères vus précédemment et, au final, ce qui ressort de la façon la plus évidente est le moindre taux de motorisation dans l'agglomération de Tours et dans les pôles urbains secondaires puis, mais de façon nettement moindre, dans les périphéries du périurbain départemental.

Sur l'ensemble des flux quotidiens pour motif de travail du département, l'unité urbaine de Tours représente 70% des destinations de l'ensemble des déplacements. Les communes périurbaines de l'agglomération de Tours sont donc fortement polarisées par ce pôle urbain principal. L'analyse des flux quotidiens domicile-travail montre également que d'autres pôles apparaissent sans cependant être comparables à ce pôle principal. La ville de Tours représente à elle seule la première destination du département pour 38% des travailleurs. Ces déplacements vers le pôle de Tours s'effectuent, d'après le recensement 2006, à 88% en voiture particulière et seulement 7,5% en transport en commun. Cette proportion est supérieure à la moyenne régionale, puisqu'à l'échelle de la région, 71 % des travailleurs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail (Région Centre, 2007).

Taux de motorisation des ménages en Indre-et-Loire en 2007



Sources : INSEE 2007 et BD carto® IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

Carte 25. Taux de motorisation des ménages en Indre-et-Loire en 2007

Synthèse : conséquences sur la structure urbaine du département

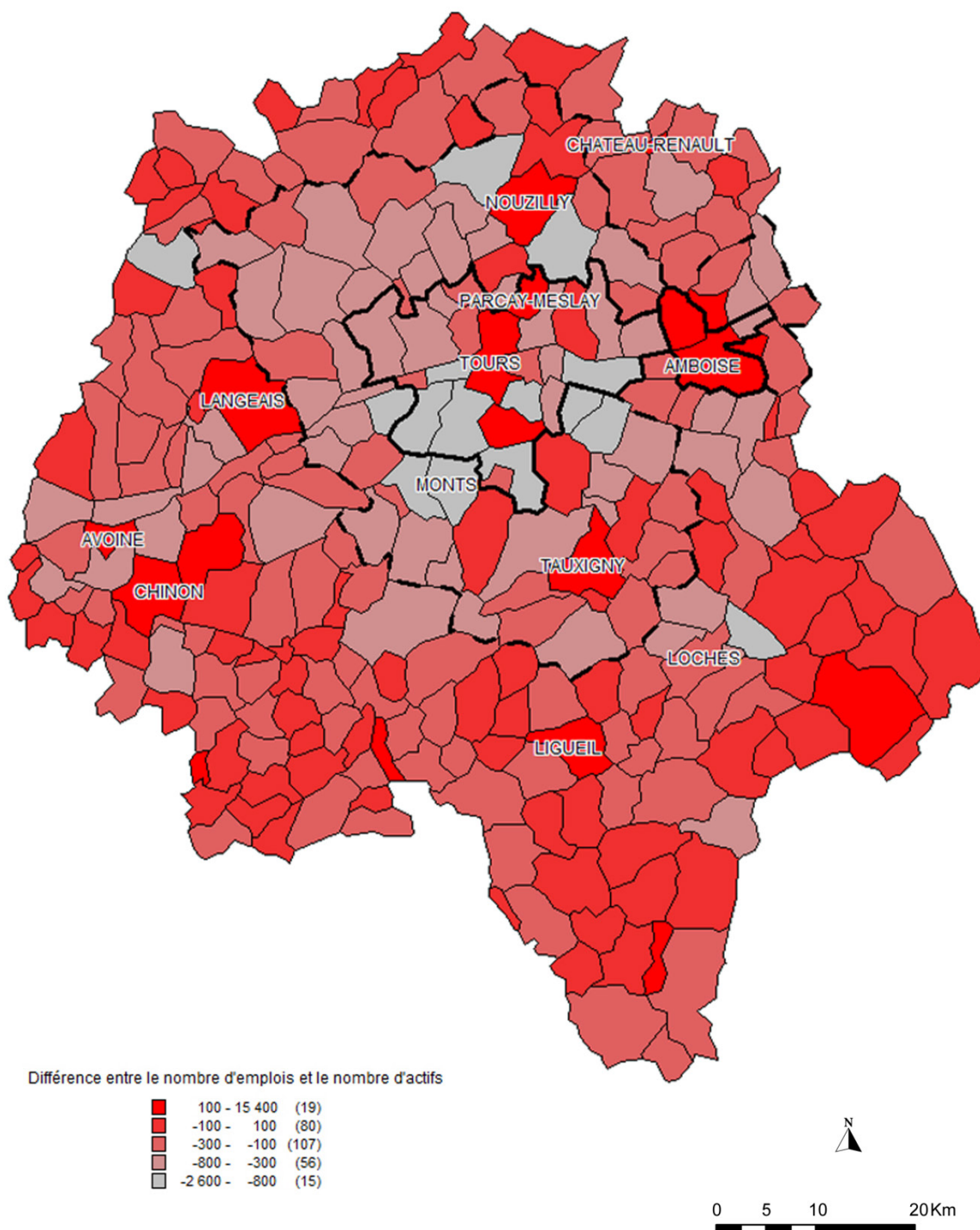
Il va de soi que présenter d'abord l'offre différenciée en termes d'équipements, entre une agglomération et des couronnes périurbaines, pour asseoir l'idée d'un peuplement, puis de noter l'utilisation que font les individus des moyens de transports mis à disposition est nécessairement réducteur. La dynamique du territoire ne répond pas à un schéma de causalité linéaire. Aussi, une synthèse, visant la compréhension du phénomène de périurbanisation est-elle nécessaire.

La dynamique de peuplement du territoire n'est compréhensible qu'en lien avec les moyens de déplacements existant ou non, publics ou privés, collectifs ou individuels et ces moyens suivent, parfois anticipent le dynamique de peuplement. À une échelle microscopique, celle de l'individu ou du ménage, cela se traduit par la tension entre, d'une part, des critères, multiples et imbriqués, de localisation en termes de logements et, d'autre part, les implications de cette localisation en termes de déplacements.

La structuration urbaine du département montre ainsi une dynamique d'étalement urbain importante qui est notamment facilitée par le fort maillage du territoire départemental. L'offre en termes de déplacements (infrastructures routières et ferroviaires) y est très importante et bien répartie dans l'ensemble du département, même si elle se structure principalement sur un axe est-ouest (axe de la Loire, autoroute A 85) et nord-sud (autoroute A 10) offrant une certaine disparité entre le nord du département et le sud. Les mobilités quotidiennes sont donc classiquement organisées autour des pôles urbains et pôles d'emploi du département. La polarisation des communes périurbaines par le pôle urbain principal de Tours très importante comme le montre une étude récente sur les déplacements domicile-travail menées sur la région Centre par l'INSEE. Les aires urbaines au sens de l'INSEE (composées des communes dont au moins 40% de la population active travaille dans le pôle urbain) ont vu leur superficie largement augmenter depuis 1999 (Carte 26).

Cela signifie que si l'on peut, en première approche considérer le périurbain tourangeau comme un état de fait qui est le résultat de facteurs dynamiques qui se composent les uns avec les autres, résultat dont on peut prendre une photographie, il est, de façon plus profonde, un processus.

La spécialisation résidentielle des communes en Indre-et-Loire



Sources : INSEE 2007
Réalisation : PériVia 2012

Carte 26. La spécialisation résidentielle des communes en Indre-et-Loire

A3. À quel(s) modèle(s) répond le périurbain tourangeau ?

Il n'y a pas, à proprement parler, de modèle du périurbain autour des agglomérations moyennes de France, on constate plutôt une relative diversité des cas particuliers. Cependant, avec certaines focales, avec un certain niveau de généralité ou d'abstraction, on peut noter l'existence de macro-modèles. Mais, si modèle il y a, ils portent plus sur le couple urbain/périurbain, dans un rapport classique entre centre et périphérie que sur le périurbain lui-même, ses composantes, son fonctionnement, ses dynamiques : c'est le modèle d'un périurbain plus ou moins lâche, plus ou moins étendu, avec des densités décroissantes à mesure de l'éloignement vis-à-vis du pôle urbain central, c'est un périurbain structuré par un réseau centralisé sur le pôle urbain. Cependant, cette description synthétique du périurbain, bien qu'il corresponde au cas tourangeau, reste caricatural, d'une part, et, d'autre part, du fait de sa très grande généralité, sert les discours de critique peu argumentés de ce type d'espace comme s'il était, de façon homogène, consommateur d'espace naturels et agricoles, source de l'augmentation des déplacements en véhicules particuliers, source de dégradation des paysages et, même, cause, en même temps que conséquence de la désaffection envers les villes. Ce qui précède, si cela ne peut pas être totalement rejeté, ne peut pas non plus être appliqué de façon indifférenciée aux espaces périurbains qui ne sont, justement, pas homogènes.

On peut ainsi évoquer deux grandes catégories de modèles. Le premier se fait par une approche via les déplacements et porte surtout sur le périurbain en tant qu'il est connecté, voire en relation de dépendance étroite avec la ville :

- un modèle tout voiture
- un modèle tout transport en commun

Le second porte sur la structuration spatiale et sur le périurbain en tant qu'il est la continuation spatiale de la ville ou non :

- un modèle de ville compact (en fait l'absence de périurbain)
- un modèle de ville étalée (un périurbain lâche)
- un modèle polycentrique (un périurbain structuré et aux espaces différenciés)

Il ne s'agit pas ici de porter des jugements de valeurs, relatifs à l'efficacité comparée de ces modèles, pris par catégories ou couplés les premiers avec les seconds, dans leur capacité à représenter le réel spatial et fonctionnel, ni relatifs à l'efficacité des modèles normatifs sous-jacents (ce vers qu'il faudrait tendre ou ce de quoi il faudrait s'éloigner) à organiser les territoires urbains, périurbains et ruraux.

L'objectif de la mobilisation de ces modèles vise essentiellement à clarifier le positionnement du périurbain tourangeau par rapport à ces archétypes et à analyser en quoi le périurbain tourangeau se distingue de ces archétypes.

Du point de vue des localisations (du logement et des équipements), la structuration de l'espace tourangeau se présente sous la forme de trois couronnes concentriques autour d'un noyau urbain (Carte 27).

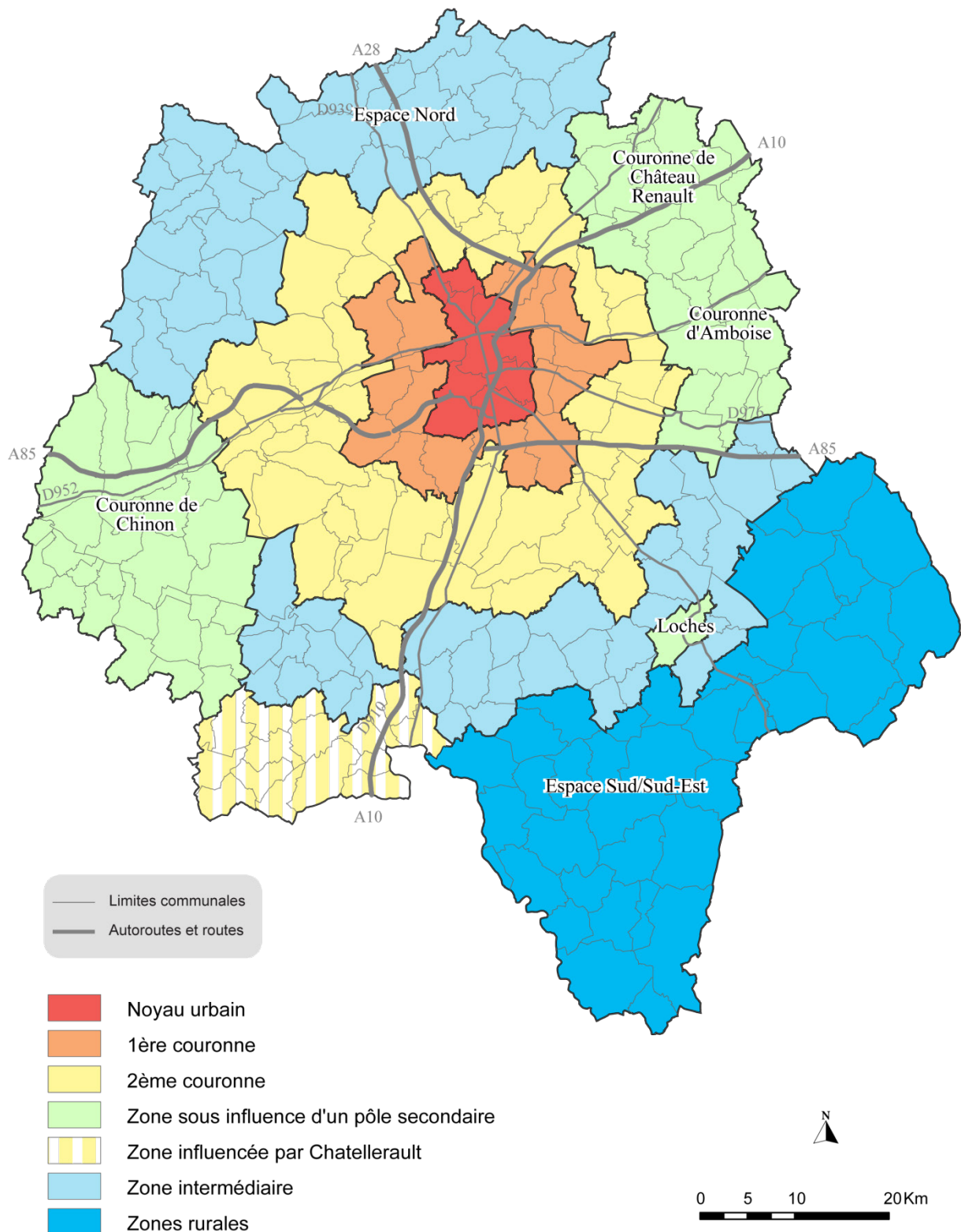
Le noyau urbain se caractérise par une zone très dense mais qui n'augmente pas en termes de population. Ce noyau urbain est l'espace dynamique de référence, lieu de la majeure partie de l'emploi, des administrations, des entreprises, du commerce, des services privés et publics, etc. La population y est très diversifiée, du fait de l'histoire des politiques sociales et de leur mise en œuvre, permettant le maintien sur place de populations plus ou moins défavorisées, proches des quartiers aisés et centraux. La difficulté reste pour les ménages intermédiaires, n'ayant pas ou pas assez accès aux aides, quelles qu'en soient les formes, tout en ne pouvant pas s'installer du fait des prix pratiqués dans l'immobilier. Ces actifs,

plutôt jeunes, se « délocalisent » alors en périphérie urbaine, dans le périurbain. Se succèdent un périurbain proche, une deuxième puis une troisième couronne. La première couronne comprend une population aisée, en quête d'espace (maison individuelle avec jardin) mais pour laquelle la proximité de la ville est un critère important et joue un rôle majeur dans leur mobilité. La seconde couronne correspond actuellement à la zone de développement le plus fort (en termes d'évolution des densités de population, par exemple et d'accompagnement de cette densification par la construction de logement et, secondairement, l'implantation d'équipements). Elle accueille une population moins aisée, s'y localisant du fait de prix immobiliers moindres, composée de familles avec enfants. La partie sud du département est, pour certaines communes en seconde couronne de Châtelleraut. Ce sont ces deux couronnes qui sont généralement qualifiées de périurbaines.

Une troisième couronne, à peine esquissée dans ses dynamiques pourtant bien présentes, est composée de zones intermédiaires sous influence urbaine (de pôles secondaires ou de villes extérieures au département, en l'occurrence Châtelleraut) ou non. En l'absence de pôle secondaire, les processus de périurbanisation sont faibles et à peine ébauchés mais néanmoins présents (par opposition aux zones rurales, extérieures à ces dynamiques). La carte suivante montre les grands de cette structuration spatiale et organisationnelle.

Enfin, les zones de l'extrême sud et de l'est du département peuvent – encore du moins si l'on considère la situation actuelle de la dynamique de périurbanisation – être considérée comme rurales.

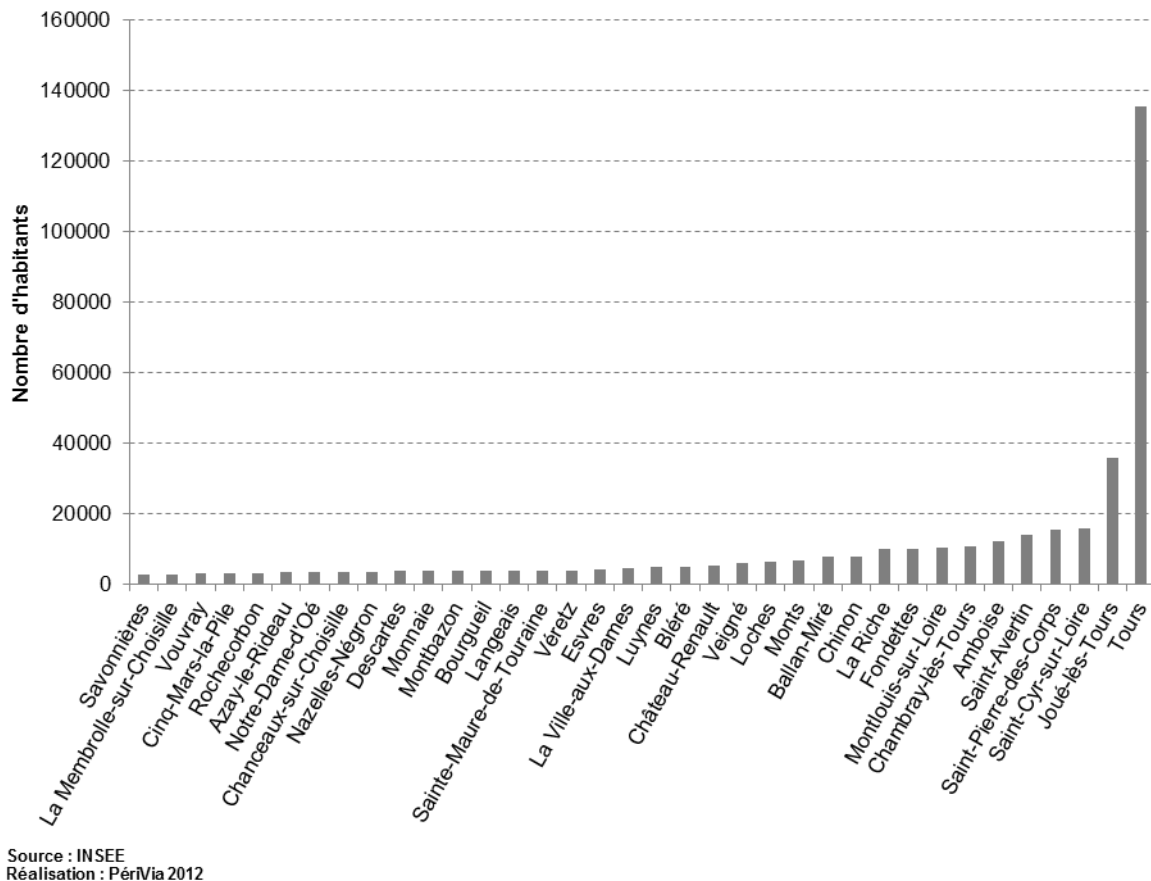
« Zones-types » en Indre-et-Loire



Sources : INSEE 2002 et BD carto® IGN ©
Réalisation : PFE ADN, PériVia 2012

Carte 27. "Zones-types" en Indre-et-Loire

On est donc bien dans un schéma de ville étalée et en cours d'étalement mais il faut considérer plus encore la présence de pôles urbains secondaires mais structurants, à leur échelle, l'espace environnant, eux-mêmes relayés par de petits pôles de proximité. Peut-on pour autant parler d'un maillage polycentrique de l'espace ? Le graphique (Graphique 1) montre que les communes suffisamment peuplées (et équipées) pour pouvoir être considérées comme des pôles urbains secondaires structurant le périurbain ne sont pas nombreuses dès lors que l'on élimine ceux qui sont dans ou à proximité de l'agglomération. Restent Chinon, Loches et Château-Renault qui « bénéficient » d'un relatif éloignement par rapport au centre du département, ainsi qu'Amboise, plus proche.



Graphique 1. Nombre d'habitants des principales communes d'Indre-et-Loire en 2007

Les territoires périurbains de l'Indre-et-Loire peuvent être classés selon qu'ils sont ou non composés d'un pôle urbain (comme dans le cas du pôle urbain d'Amboise), qu'ils sont uniquement dépendants d'un pôle urbain central, ou qu'ils sont plutôt à dominante rurale, avec la présence de pôles d'emplois secondaires.

Ajouter les réseaux et les flux qu'ils supportent modifie cette représentation synthétique : d'un ensemble de couronnes concentriques, la forme même de ce périurbain se fait en tache d'huile à partir du centre et le long des axes de communication majeurs, notamment, du fait de l'efficacité toute relative des transports en communs, les voies routières. Il est clair que si ces axes de développement étaient très strictement limités aux abords immédiats des voies de communication drainant ces axes, on pourrait y voir l'importance des transports en commun dans un modèle où la proximité d'une gare, d'un arrêt de car, du fait de l'absence de voiture, est vitale. Or, force est de constater que ces axes de développement sont très larges et que, sans être précisément le résultat d'un modèle de fonctionnement spatial « tout voiture », la voiture est nécessaire pour relier le pôle urbain majeur ou les pôles secondaires et pour relier les lieux de circulation des transports en commun. Le périurbain tourangeau

n'oblige pas à systématiquement prendre la voiture pour le déplacement, mais obligeant à la prendre pour relier les moyens de transports en commun, il incite à utiliser celle-ci jusqu'au bout du parcours. On peut représenter le périurbain tourangeau, par ses espaces majeurs et ses modalités de fonctionnement (Figure 9).

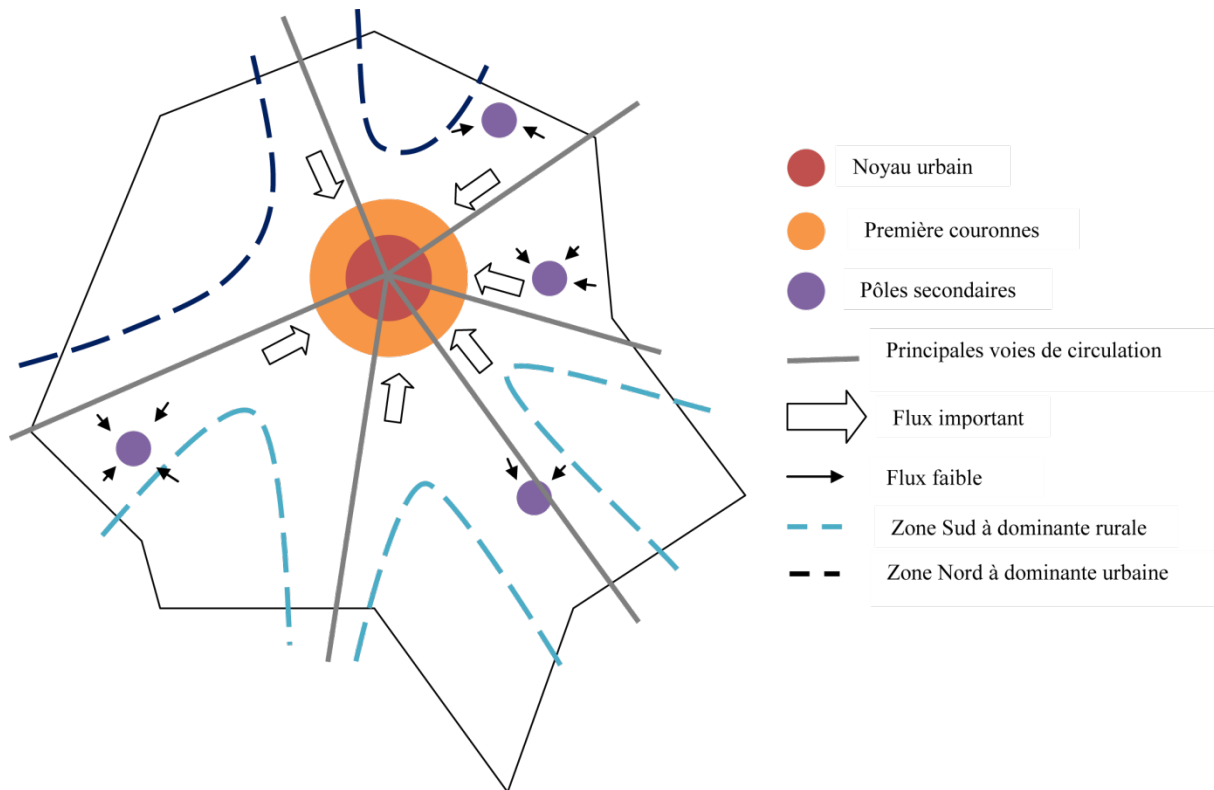


Figure 9. Schéma synthétique du périurbain tourangeau

Tours - Montlouis - Amboise - Pocé-sur-Cisse. Cet axe présente le cas typique du schéma présenté précédemment. Montlouis est distant de 12 km (par la route) de Tours, Amboise de 26 km, Pocé-sur-Cisse de 29 km. Le réseau de cars du Conseil Général relie ces communes et Amboise et Montlouis sont situés sur la ligne de chemin de fer reliant Blois à Tours (et plus largement Paris et Orléans à Tours).

Tours-Chinon. Les pôles, distant de 48 km, forment ce deuxième axe qui a pour caractéristiques majeures : de relier deux pôles disposant chacun de leur bus urbains ; d'être reliés par les cars du Conseil Général ; d'être reliés par le train ou les cars de la SNCF (en 52 minutes minimum) ; d'être reliés par route et par voies à caractéristiques autoroutières ; d'être séparés par un espace intermédiaire peu voire pas habité (forêt de Chinon).

Les troisième et quatrième axes relient Tours au NNE de la Touraine (Neuvy-le-Roi, 36 km, Château-Renault, 38 km...), reliés par cars du Conseil Général. L'intérêt de ces axes, pour la constitution de notre échantillon et la diversité des situations, réside dans le fait qu'il passe, à l'entrée de Tours (Tours-Nord, Notre-Dame-d'Oé) par d'importantes zones d'emploi qui ne sont desservies par les transports en commun qu'au départ de Tours-Centre. De plus la proximité des pôles secondaires et la dynamique de périurbanisation font que ces pôles d'emploi ont tendance à être inclus et intégrés à l'aire urbaine de Tours.

Le cinquième axe relie Tours à Loches (41 km) puis aux communes rurales plus éloignées. Tours et Loches sont reliés par les cars et les TER SNCF (en 46 à 63 minutes). Loches est par ailleurs un nœud local en ce qui concerne les cars du Conseil Général. Une

caractéristique de cet axe est de passer à proximité de Tauxigny, petite commune et important pôle d'emploi, desservi par la halte routière SNCF.

Le dernier axe relie Tours aux deux pôles du sud de la Touraine que sont Sainte-Maure-de-Touraine (39 km) et Descartes (56 km). Le pôle de Sainte-Maure-de-Touraine a la caractéristique d'être desservi à la fois par l'autoroute A10 et par le TER (22 à 25 minutes). L'urbanisation au sud du département est ainsi fortement favorisée par la présence de l'autoroute. De plus la desserte des cars du Conseil Général est caractérisée par un nombre plus important de lignes transversales dans ce secteur (de pôle secondaire à pôle secondaire).

La définition de ces différents axes est à la base d'une analyse différenciée de l'offre territoriale dans les territoires périurbains du département.

En guise de synthèse, l'analyse de l'organisation territoriale a montré une forte polarisation des communes du centre du département par le pôle urbain de Tours et d'Amboise qui, bien que ce dernier continue à être considéré comme un pôle indépendant, tendent à ne former qu'un seul espace urbain continu. Le phénomène périurbain en Indre-et-Loire continue de s'étendre avec une zone d'influence du pôle urbain qui a encore augmenté entre 1999 et 2004. La forme radiale des réseaux de transport routiers et ferroviaires favorise une extension concentrique autour de la ville de Tours avec un phénomène d'étalement urbain qui s'étend le long des fleuves. La présence de pôles d'emplois secondaires dans le sud du département favorise également la périurbanisation autour de ces pôles (Loches, Descartes, Sainte-Maure-de-Touraine, Chinon). Les flux de déplacements quotidiens restent cependant majoritairement dirigés vers le pôle urbain de Tours qui concentre 70% des flux, et seuls quelques flux « transversaux », entre les pôles secondaires apparaissent. Avec une urbanisation qui atteint 75% du territoire, l'Indre-et-Loire est ainsi un département fortement polarisé où l'emprise urbaine s'étend, soutenue par la forte construction d'habitat individuel dans les communes périphériques de l'agglomération de Tours.

La première analyse du phénomène périurbain tourangeau et de l'offre territoriale à laquelle ce géotype renvoie nous indique quelques grandes caractéristiques de ces espaces qui, entre autres, conditionnent les mobilités des habitants. Cependant, également on peut, à partir de ce cas particulier néanmoins représentatifs des périurbains des villes moyennes de France, y examiner les conditions d'un changement vers une mobilité plus durable. D'une part, la force du modèle de la maison individuelle, comme habitat correspondant aux attentes d'une partie de la population, engage les ménages à faire le choix de s'éloigner, à cause de l'état du marché immobilier, de plus en plus de leur lieu de travail et des centres en général. Les personnes auprès desquelles nous avons enquêté s'expriment sur cet arbitrage entre type d'habitat et contraintes de distance, de temps, d'éloignement par rapport aux activités et services. Les communes du périurbain sont ainsi plus ou moins touchées par le phénomène de spécialisation des fonctions (souvent uniquement résidentielles) qui joue un rôle sur les mobilités quotidiennes, à la fois liées au travail, mais aussi à l'ensemble des activités d'un ménage (loisirs, scolarité, services, commerces, etc.). Le recours à l'automobile comme solution à ce problème de distance aux centres est, aux vues des données de recensement, le mode prédominant voire unique dans le périurbain. Cependant, certaines alternatives apparaissent, notamment dépendantes des capacités d'organisation collective (politiques publiques, démarches associatives) des habitants et des acteurs de l'aménagement. Il faudra donc tenir compte de ces innovations dans la mobilité périurbaine, notamment des leviers et mécanismes qui permettent de les intégrer dans les pratiques quotidiennes, et d'en faire des habitudes durables de mobilité quotidienne.

B. Un échantillon à partir du terrain

Dans ce périurbain tourangeau, ce territoire d'étude pour lequel nous mettons l'accent sur la diversité des situations spatiales, un échantillon de personnes représentative de cette diversité a été construit, en lien avec une diversité des situations personnelles, familiales et professionnelles.

Conformément aux objectifs énoncés dans le cadre théorique de la recherche PériVia, entre périurbanité, mobilité et durabilité, un soin tout particulier a été apporté à la constitution d'un échantillon de personnes à interroger, et aux principes fondateurs permettant d'établir cet échantillon pertinent afin de répondre aux objectifs de la recherche. Suivant ces principes, nous avons donc procédé à la distinction de différentes cohortes d'individus susceptibles de rencontrer un ou plusieurs critères : périurbanité, mobilité et durabilité. En outre, la nature expérimentale et innovante du protocole d'enquête mis en œuvre, sa nature compréhensive et inductive, a rapidement impliqué que la démarche d'échantillonnage envisagée se fonde sur une démarche davantage qualitative, privilégiant à la représentativité sociologique, une réelle diversité des profils enquêtés. Ce faisant, nous avons choisi de privilégier, pour la constitution de l'échantillon, les croisements multiples, à la fois sociaux, spatiaux et temporels, nous permettant ainsi de couvrir très largement les critères de périurbanité, de mobilité et de durabilité.

B1. La constitution d'un « stock »

Il a été procédé, pour la constitution de l'échantillon de personnes ayant effectivement été porteurs d'un GPS puis ayant été amenées lors d'un entretien à expliquer leurs déplacements, une approche en plusieurs temps, avec en premier lieu la constitution d'un stock. La constitution de ce stock de personnes potentiellement soumises à l'enquête a débuté par la définition de types pour l'ensemble desquels a priori les déplacements sont variés, tant dans leurs horaires, leurs régularités, leurs motivations que par les moyens mis en œuvre : à la façon d'un « brainstorming », il s'est agi, pour chaque chercheur de donner une liste de "figures" d'habitants du périurbain, de manière à atteindre la plus grande diversité possible. Par figure, on entend, par exemple : une mère au foyer, un enseignant-chercheur qui travaille essentiellement chez lui, un autre qui travaille plutôt dans son bureau à l'université, un télétravailleur, des parents de 5 enfants, un jeune couple sans enfants, un chômeur, un retraité, un habitant de pavillon, un habitant de grand ensemble, un adolescent, une assistante maternelle qui travaille chez elle sans, des personnes travaillant à temps partiel (80%, 50%...), des personnes ayant plusieurs employeurs (experts-comptables, femmes de ménage...), un ou une commerciale se déplaçant beaucoup dans l'agglomération et ses environs, un médecin généraliste ou une infirmière libérale qui ont leur cabinet et font des visites à domicile, quelqu'un qui travaille de nuit (ménage, garde à l'hôpital, usine 3/8), une personne retraitée motorisée (en forme) et une autre qui commence à avoir des problèmes de mobilité, etc. Jouant sur plusieurs registres (composition de la famille, travail, type de logement...), le but est d'avoir une liste la plus large possible.

Ensuite, partant de cette liste de figures ou de types, a été construit un « stock » de personnes relevant d'une ou plusieurs de ces figures. Pour construire cette liste plusieurs démarches ont été menées en parallèle :

- Mobilisation de personnes de connaissance (au-delà des chercheurs composant l'équipe).
- Mobilisation de personnes de connaissances en vue de mobiliser des personnes de leur connaissance (connaissances de second rang).
- Participation à des forum citoyens, aux manifestations liées à la journée du développement durable.

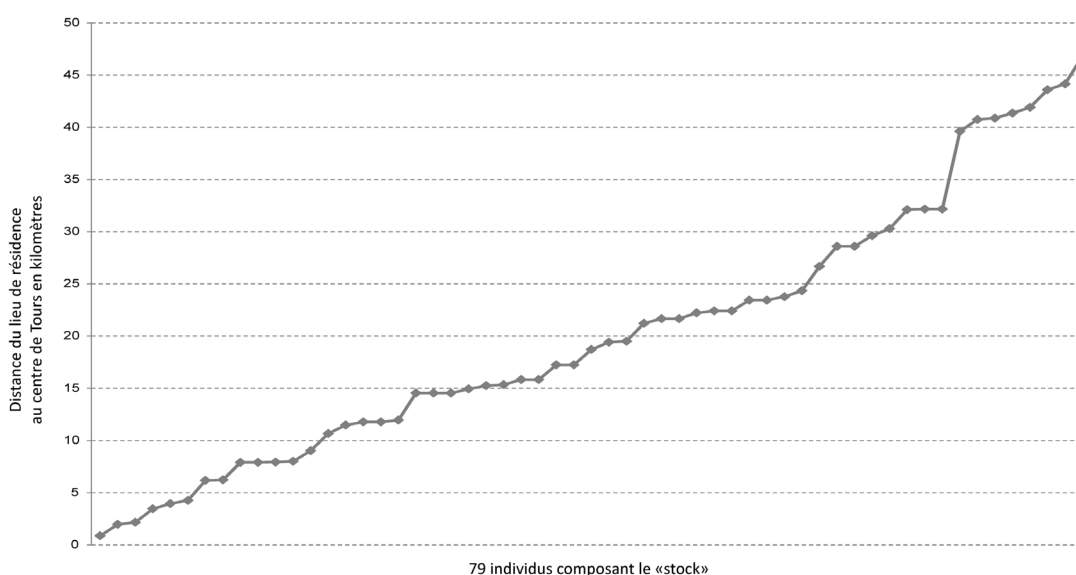
- Contacts auprès de personnes appartenant à des groupes ou associations ayant vocation en termes de développement durable et/ou de transport doux (« Vélorution »).
- Contacts de personne usant des TER et des cars Fil Vert du Conseil Régional d'Indre-et-Loire (Annexe 3).

Enfin, des choix successifs de personnes ont été faits en « piochant » dans cette liste en tendant vers la plus grande diversité de cas mais en fonction aussi de la disponibilité finale et effective des personnes

L'ensemble des individus contactés et susceptibles de constituer l'échantillon de la recherche PériVia représente un réservoir potentiel de 79 personnes (Carte 28).

Plus précisément, le stock ainsi construit nous permet d'obtenir une diversité de profils à enquêter, notamment sur le plan de la localisation spatiale, puisque sur les 79 individus qui constituent notre réservoir potentiel d'interviewés, une vingtaine réside dans le pôle urbain de Tours, la même proportion dans l'aire urbaine, mais en dehors du pôle urbain à proprement parler, et enfin la majorité, la quarantaine restante donc, réside quant à elle au-delà de l'aire urbaine, mais toujours dans les limites du département de l'Indre-et-Loire. En outre, les pôles urbains secondaires du département, Amboise, Chinon, Loches, sont également représentés, ainsi que les communes qui sont elles-mêmes polarisées par ces pôles d'emploi secondaires. De la sorte, l'échantillon constitué maximise les opportunités de rencontrer des contextes, des situations spatiales, des modes d'habiter, aussi diversifiés que possible.

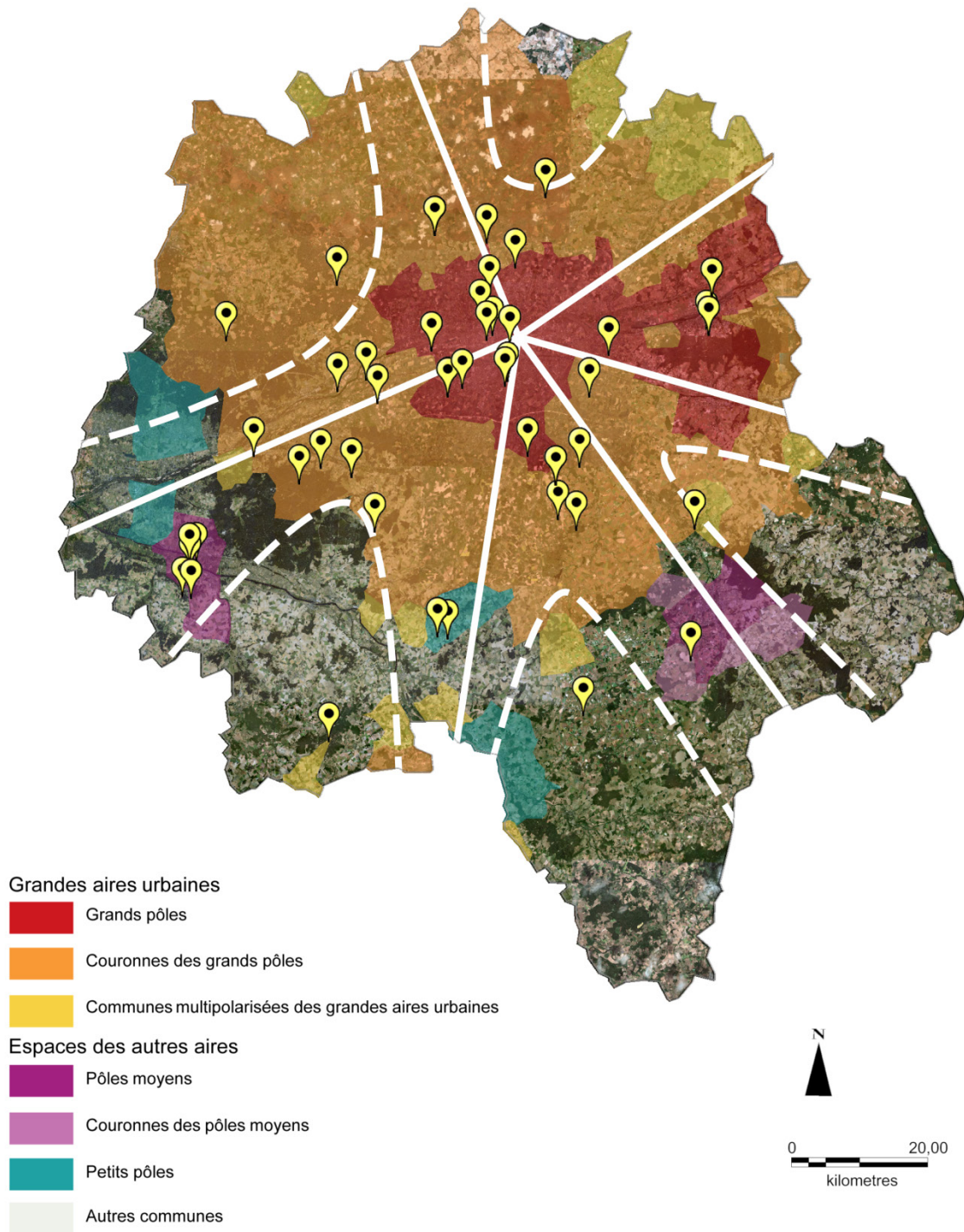
En outre, un indicateur, tel la distance au centre urbain de Tours (Graphique 2), appliqué au lieu de résidence des individus que nous avons pu contacter pour constituer ce stock, nous permet d'affirmer que l'enquête couvrira un gradient quasi continu du lieu le plus proche au plus éloigné du centre de l'agglomération (depuis 1 km jusqu'à 47 kms), laissant ainsi entrevoir la possibilité d'une investigation couvrant largement la diversité des situations spatiales périurbaines.



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 2. Distance du lieu de résidence au centre de Tours des 79 individus composant le « stock »

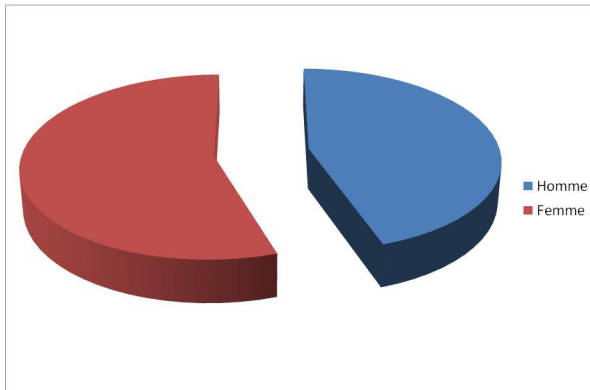
Localisation du lieu de résidence des individus composant le «stock» et organisation territoriale (ZAU 2010)



Réalisation : PériVia 2012

Carte 28. Localisation du lieu de résidence des individus composant le "stock"

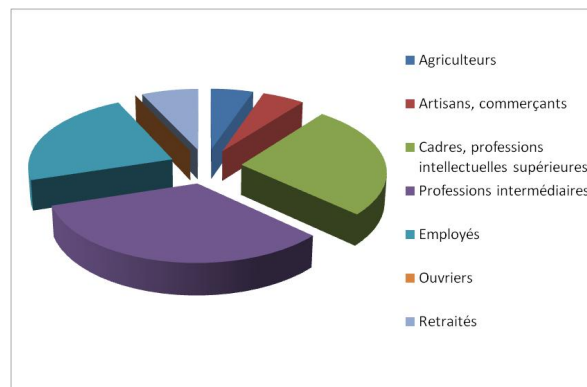
Enfin, d'un point de vue plus général, l'ensemble des individus contactés, susceptibles de constituer l'échantillon de base de l'enquête PériVia, répond à l'exigence de diversité des profils enquêtés, tant au niveau de la répartition des individus selon leur sexe (Graphique 3), leur âge (Graphique 4), que de leur catégorie socioprofessionnelle (Graphique 5).



Graphique 3. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par sexes



Graphique 4. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par âges



Graphique 5. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par CSP

Pour ce qui concerne la répartition hommes/femmes, l'analyse statistique opérée sur l'échantillon potentiel révèle globalement une répartition homogène, avec certainement, pour le choix final de l'échantillon à enquêter, un rééquilibrage minime à opérer en faveur de la cohorte des hommes. L'ensemble des classes d'âge sont, quant à elles, bien présentes dans l'échantillon potentiel, avec néanmoins une surreprésentation des classes de moins de 20 ans et de 35 à 40 ans. On lie ces phénomènes de surreprésentation aux caractéristiques mêmes des espaces périurbains, lieux de la famille par excellence et lieu privilégié de localisation des populations actives. Dans ce cas, il ne sera donc pas question de chercher à réduire ces disparités mais plutôt de les considérer comme caractéristiques dépendantes du terrain d'étude périurbain, impliquant ainsi une attention toute particulière à la question des mobilités pour ces populations spécifiques. De même, la surreprésentation au niveau des catégories socioprofessionnelles, des cadres et professions intellectuelles supérieures, des professions intermédiaires, ou encore des employés, est considérée à ce stade comme une caractéristique propre aux espaces périurbains, qu'il ne sera pas tant question de minimiser mais bien d'interroger dans nos enquêtes. Enfin, la diversité des situations spatiales répond bien quant à elle à cette volonté spécifique portée par la recherche PériVia de questionner la diversité des modes d'habiter périurbains.

B2. Taille de l'échantillon final

Alors qu'il était initialement prévu de faire une quarantaine d'entretiens, 37 ont été effectivement réalisés auprès de personnes localisées par leur logement et par leur éventuel travail (ou par le lieu d'enseignement pour les étudiants, lycéens et collégiens) dans le département d'Indre-et-Loire.

Le choix d'une quarantaine, effectué par expérience d'enquêtes similaires fondées sur des entretiens très ouverts, de type biographique (et plus particulièrement récits des lieux, menés notamment au sein de l'UMR Ladyss par le groupe « modes d'habiter », récits de vie spatialisés élaborés dans l'UMR Citeres), repose d'abord sur l'idée, partagée par les spécialistes de psychologie environnementale utilisant ce type de technique d'enquête ainsi qu'en psychosociologie, que la multiplication du nombre d'entretien conduit à une redondance des données recueillies, inutile et coûteuse. Davantage est toujours possible, au-delà du coût induit. La probabilité d'une information nouvelle, inédite, non seulement devient faible mais, de plus, par son unicité, ne remettrait pas en cause les éléments déjà recueillis et qui font l'objet d'un traitement, intuitif ou organisé, à mesure de l'arrivée de ces informations, entretien après entretien.

Par ailleurs, le chiffre de 40 annoncé visait à rester dans le champ du possible, matériellement parlant, eu égard aux contraintes techniques, temporelles et financières.

Avec 37 entretiens effectivement réalisés, le niveau de redondance a été tel qu'est apparue l'inutilité relative de continuer ces entretiens, focalisant alors sur l'analyse de ceux-ci. De fait, dès les premiers entretiens, une certaine répétitivité des éléments, devenus alors les plus importants sans être nécessairement les plus nouveaux, est apparue. La question d'arrêter ces entretiens a été alors discutée à partir du 30^{ème}, confortant l'expérience acquise précédemment.

Les derniers entretiens ont alors pour vocation principale non d'augmenter le nombre mais de rétablir autant que possible les déséquilibres entre les différentes catégories de personnes, notamment pour avoir un nombre plus important d'individus desquels il était possible de dire a priori qu'ils étaient sensibles, voire très sensibles à la question de la durabilité. Cette catégorie de personnes, plus difficile à trouver que le citoyen lambda, du fait de leur moindre importance quantitative dans la société et du fait du caractère non évident, non visible de cette caractéristique, a donc été plus spécifiquement recherchée sur la fin de la phase des entretiens pour un rééquilibrage global, de façon à répondre à nos hypothèses de départ. Dans la mesure du possible aussi, les autres catégorisations majeures (genre, âge, appartenance à une catégorie professionnelle ou socioprofessionnelle) ont orienté le choix en ce qui concerne les derniers individus.

B3. Durable/pas durable comme critère premier

La variable « durabilité » conduit à une première partition de notre échantillon :

- Une première partie de l'échantillon constitué (n=10) a visé explicitement à fournir un réservoir de personnes potentiellement « sensibilisées » aux questions de la durabilité soit par leur engagement dans des associations, soit par leur travail. L'objectif poursuivi à travers la constitution de cette sous-partie de l'échantillon d'enquête étant de comprendre dans quelle mesure la mobilité est un élément ou non de l'engagement des personnes dans une démarche de durabilité. Avec ces personnes ouvertement engagées dans un processus de justification, écologiquement vertueux, de leur mode d'être, nous avons souhaité envisager de façon directe la part du mode d'habiter périurbain, ses contraintes, ses opportunités, dans la réalisation d'un mode d'habiter respectueux de la durabilité des espaces.
- La deuxième partie de l'échantillon (n=30), constituant la majorité des personnes interrogées, a quant à elle répondu plus classiquement, et moins frontalement, à une évaluation des modes d'habiter périurbains et de leur durabilité. L'approche retenue

pour établir cette deuxième cohorte d'individus à interroger est fondée sur une typologie permettant le croisement des critères sociologiques et géographiques principalement. En ce sens, nous avons donc établi une typologie des espaces périurbains prenant la forme d'un gradient géographique, de la position la plus centrale, à la position la plus périphérique, à partir des pôles urbains, mais aussi à partir de pôles secondaires périurbains, et d'une diversité des profils d'individus (Figure 10).

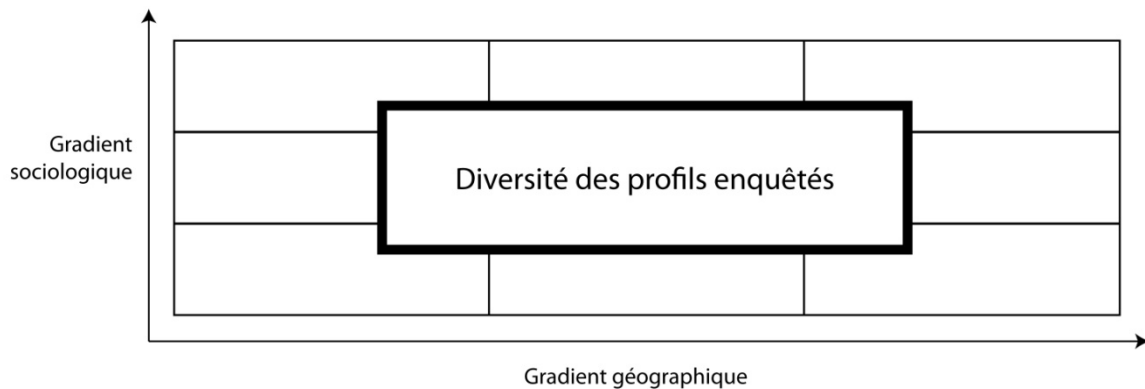


Figure 10. Logique d'identification des profils à enquêter

Partant, la constitution de l'échantillon a répondu à cette exigence de diversité des profils enquêtés. La seconde partie de l'échantillon renvoie donc à des critères variés : âge, sexe, situation familiale, localisation, catégorie socioprofessionnelle, etc. Par ailleurs, mais sans que cela ait été pris en compte dans la constitution de l'échantillon, d'autres variables sont apparues comme étant à analyser pour la compréhension des modes d'habiter et des modalités de la mobilité, durables ou non. Il s'agit, notamment, de l'origine géographique, l'ancienneté dans le lieu de résidence, le type d'emploi.

B4. Diversité d'âges

B4.1. Étendue de l'échantillon

Sur le plan de l'âge des personnes ayant fait l'objet d'un entretien, l'étendue de l'échantillon va de 14 ans à 74 années. Ces deux bornes sont justifiées d'une part par la disponibilité des personnes constituant notre stock de départ et, surtout, préalablement, en lien avec la question de la mobilité. De façon nécessairement en partie arbitraire, l'âge de 14 ans pour la borne inférieure a néanmoins été choisi pour les raisons suivantes :

- Age des premières sorties entre amis, camarades de collège, âge de la première émancipation vis-à-vis des parents ou de volonté d'une telle émancipation qui peut se traduire par la demande d'un deux-roues motorisés, moyen de déplacement et symbole d'autonomie et de représentation. Cette autonomisation matérielle de la personne peut être concrétisée par la possibilité accordée par l'autorité parentale d'utiliser seul les transports en commun, soit pour des déplacements obligatoires et réguliers (vers le lieu d'enseignement), soit pour d'autres motifs reflétant la possibilité et le souhait d'une certaine liberté (nous avons par ailleurs noté l'importance de ces premières sorties étant associés à l'idée même de liberté ainsi qu'au sentiment associé).
- Age où, justement, les parents peuvent hésiter à accorder cette possibilité qui devient alors objet de discussion, objet d'enjeu, faisant ressortir, dans les entretiens,

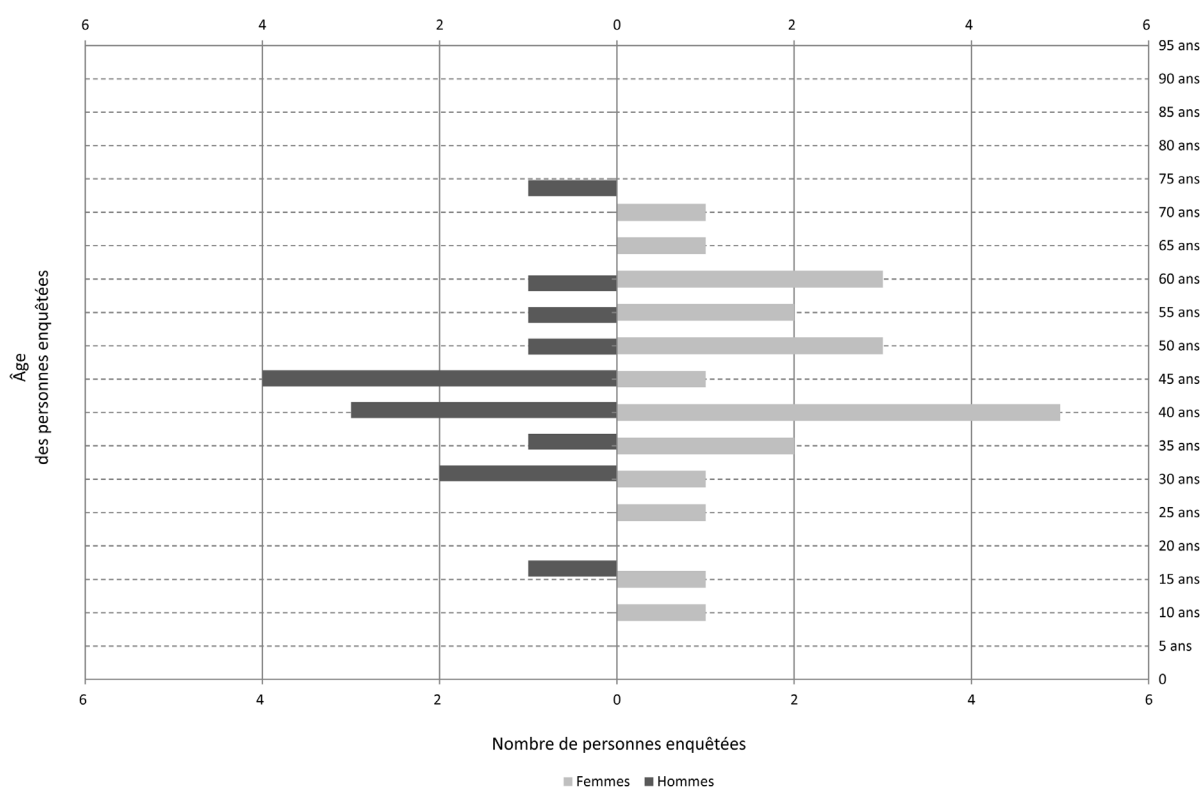
l'importance de la mobilité, de certaines de ses modalités ou de certains de ses enjeux.

- Age où, justement, le déplacement au moyen d'un scooter ou engin équivalent est légalement autorisé.

Pour la borne supérieure, c'est plus la disponibilité des individus qui n'a pas permis de rencontrer les personnes plus âgées. D'autre part, en ce qui concerne les personnes dépendantes, physiquement, moralement et/ou juridiquement, la problématique est très nettement différente de la population auprès de laquelle nous avons récolté des informations.

B4.2. Répartition par âge

La répartition par âge est la suivante :



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 6. Répartition par âge des personnes enquêtées

Cette répartition par âge (Graphique 6), bien que révélatrice de la réelle disponibilité des personnes interviewées par rapport à celles qui constituaient le stock, et d'autres qui ont pu être approchées pour constituer celui-ci, renvoie, au moins dans les grandes lignes à la structure par âge du périurbain, si tant est que celui-ci soit définissable de façon homogène.

Cela étant, cette répartition concède quelques limites. Premièrement, il apparaît un manque relativement aux personnes âgées. Leurs discours auraient pu nuancer ou renforcer les propos des autres individus sur le sentiment de manque (de moyen), de perte (d'autonomie), de dépendance, mais aussi de modification des besoins (réduction des besoins matériels, que ce soit certains des besoins de première nécessité ou les besoins liés aux loisirs) associée à des situations de manque relationnel (éloignement de la famille, perte des proches, isolement) et à une augmentation de l'importance de certains services (notamment liés à la santé). Tout ceci modifie sensiblement le couple localisation/accessibilité, le premier terme de ce couple pouvant, par anticipation, améliorer le second.

Cependant, les discours donnés à entendre ont permis d'aborder ces questions, par l'anticipation que font certains individus de leur vie à venir, notamment avec l'arrivée du grand âge pour lequel ils envisagent la possibilité d'une relocalisation proche des services à la personne nécessaire à cet âge.

Deuxièmement, les entretiens avec les adolescents apportent moins d'éléments de compréhension de la mobilité et de ses justifications, dans la mesure où le discours donné à entendre est plus brutal, moins nuancé, plutôt dans la synthèse et le raccourci que dans une démarche analytique de justification. Cela ne signifie pas que les adolescents soient moins spontanés, au contraire, ils « vont à l'essentiel », ce qui ne nécessite pas de justification mais est justification. Cependant, la relation adulte-non adulte de fait pendant l'entretien contribue à accentuer certains blocages dus notamment au fait de ne pas savoir ni pouvoir se positionner vis-à-vis de l'enquêteur. L'adolescence se caractérise aussi, et ce fut clairement visible dans les entretiens menés auprès d'eux, par la croyance à la fois dans l'idée que toute parole est jugement et que tout jugement est important. Aussi, le discours est-il, de ce fait, moins spontané parfois, plus direct parfois.

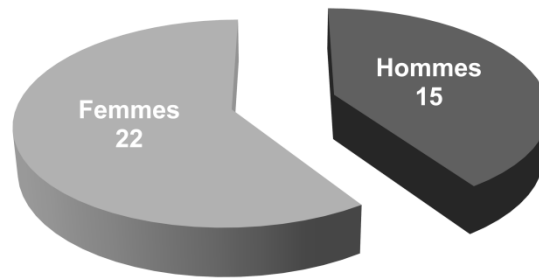
Les entretiens avec les adolescents ont cependant permis de relativiser les discours des adultes, notamment ceux des adultes qui leurs sont proches, par une vision tout aussi valide du fonctionnement des transports publics, de l'intérêt de la voiture particulière, des contraintes et avantages liés à la localisation du lieu de logement... mais aussi de la question de la durabilité et du développement durable, termes, expressions ou valeurs nés avant eux.

B5. Diversité des situations familiales

Dans notre panel, les individus finalement enquêtés ont permis d'explorer un certain nombre de situations contrastées :

- adultes/adolescents
- en couple/Seul
- célibataire/divorcé(e) ou veuf(ve)
- toujours seul/d'abord en couple puis seul
- avec enfant(s)/sans enfant
- avec petit(s)-enfant(s)/sans petits-enfants
- famille recomposée/famille non recomposée

Le croisement de ces différentes situations contrastées a permis d'obtenir une grande variété dans notre échantillon par rapport à l'ensemble des situations possibles. En interrogeant en outre plusieurs membres d'une même famille, parents ou enfants, nous avons pu analyser les justifications qui font appel à d'autres membres d'une même cellule familiale. Dans notre échantillon, la proportion Homme/Femme est de 15 pour 22 (), présentant donc un certain déséquilibre.



Répartition Femmes et Hommes enquêtés

Source : enquête Perisud
Réalisation : 19/10/2012

Graphique 7. Répartition Hommes/Femmes des personnes enquêtées

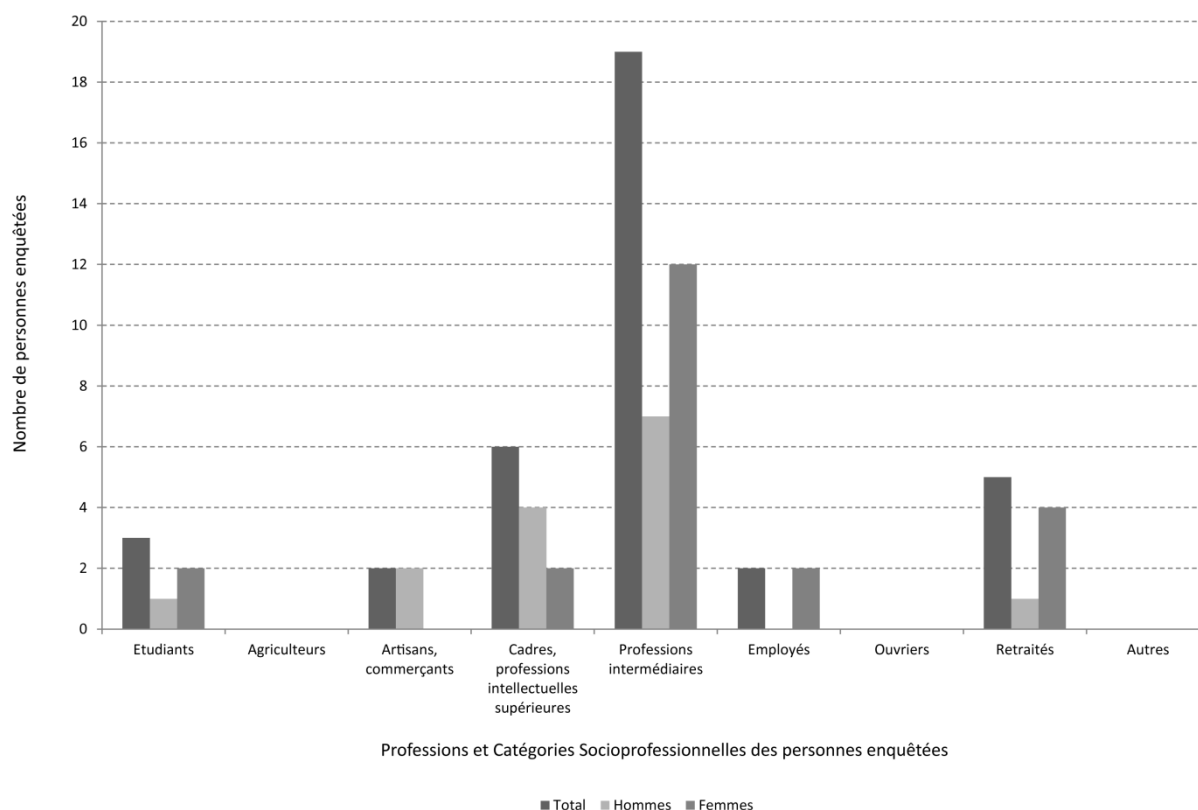
De même, l'hypothèse que la composition familiale (en lien avec l'âge et avec le genre) rejailit sur la mobilité est vérifiée. Il apparaît notamment que les enfants sont souvent mobilisés comme explication ou comme prétexte pour la mobilité, et en particulier ses modes, ou encore pour la localisation du logement.

Nous avons pu procéder à trois « séries » spécifiques :

- un homme, jeune, divorcé qui a la garde de ses deux filles (d'âge maternel et primaire) une semaine sur deux : il a eu le GPS deux semaines consécutives permettant de voir la différence de mobilité quand il est avec ses enfants et quand il n'est pas avec elles ;
- une famille composée des deux parents et de leurs trois enfants (un garçon, l'aîné et deux filles) : le père, la mère et l'aîné (15 ans) ont chacun eu un GPS, en même temps et ont chacun subi un entretien ;
- les quatre personnes d'une famille décomposée-recomposée (deux sœurs, de 14 et 17 ans, et leurs père et mère, séparés, chacun d'eux de nouveau en couple par ailleurs) ont chacune eu un GPS pendant 2 semaines, alors que les parents ont la garde alternée. La mère habite en ville, le père en périurbain proche depuis un an au moment des entretiens.

B6. Diversité des situations professionnelles

Notre échantillon recouvre les principales catégories sociales et socioprofessionnelles (Graphique 8) présentes de façon globales et statistiques dans les périurbains des villes moyennes et grandes de France. Ainsi, les professions intermédiaires auxquelles est souvent associée l'image même du périurbain sont quantitativement plus représentées dans notre échantillon.



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 8. Professions et catégories socioprofessionnelles des personnes enquêtées

Quelques points d'analyse critique sont à apporter. Tout d'abord, on constate l'absence dans notre échantillon de personnes relevant de la catégorie des agriculteurs. Non qu'ils aient été écartés d'emblée, et en plus du fait de leur relative indisponibilité pratique, les agriculteurs, au final, ne représentent qu'un faible pourcentage de la population périurbain, même si cette profession marquent véritablement le territoire, ne serait-ce que par l'impact de leur activité sur le paysage et le fonctionnement du territoire périurbain. Par ailleurs, il a été postulé que leur mode de vie n'est pas celui d'un périurbain au sens de la nécessité d'une liaison quotidienne ou quasi quotidienne avec la ville, notamment pour des motifs liés au travail.

De même, les personnes dont l'emploi et les revenus relèvent de la catégorie des ouvriers sont absentes. Il aurait pu être intéressant, par l'analyse de la mobilité de quelques représentants de cette catégorie, si l'on considère les personnes de cette catégorie comme étant plus contraintes et ayant un mode d'habiter spécifique, de les y intégrer.

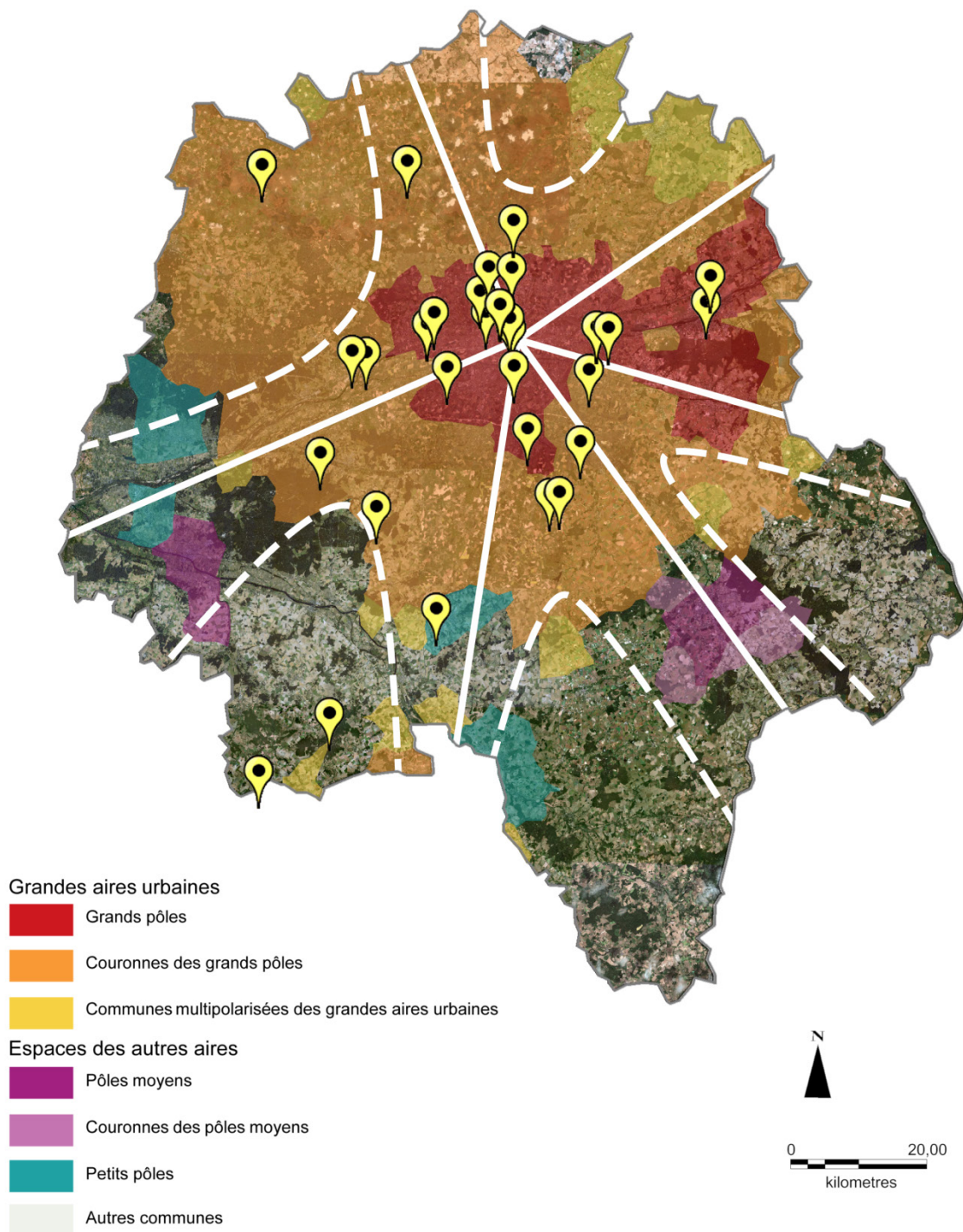
B7. Diversité de localisation

B7.1. La localisation du logement

L'essentiel de notre échantillon est localisé, du point de vue du logement, dans le périurbain tourangeau tel que défini précédemment. Ainsi, si l'on localise le lieu de résidence de chacune des personnes enquêtées (Carte 29), l'on retrouve les différents types d'espaces et un positionnement le long de certains des axes définis précédemment et le gradient de périurbanité qui les sous-tend.

En outre, le report de cet échantillon sur les différents zonages statistiques ZAU 2010 (Carte 29) et ZAUER 2002 (Carte 30), montrant l'évolution des zones en fonction de leur degré d'urbanité, de périurbanité et de ruralité, indique comment certaines des personnes qui ont participé à la construction de notre échantillon ont, s'ils ont résidé longtemps en un même lieu, été « rattrapés » spatialement par le phénomène de périurbanisation.

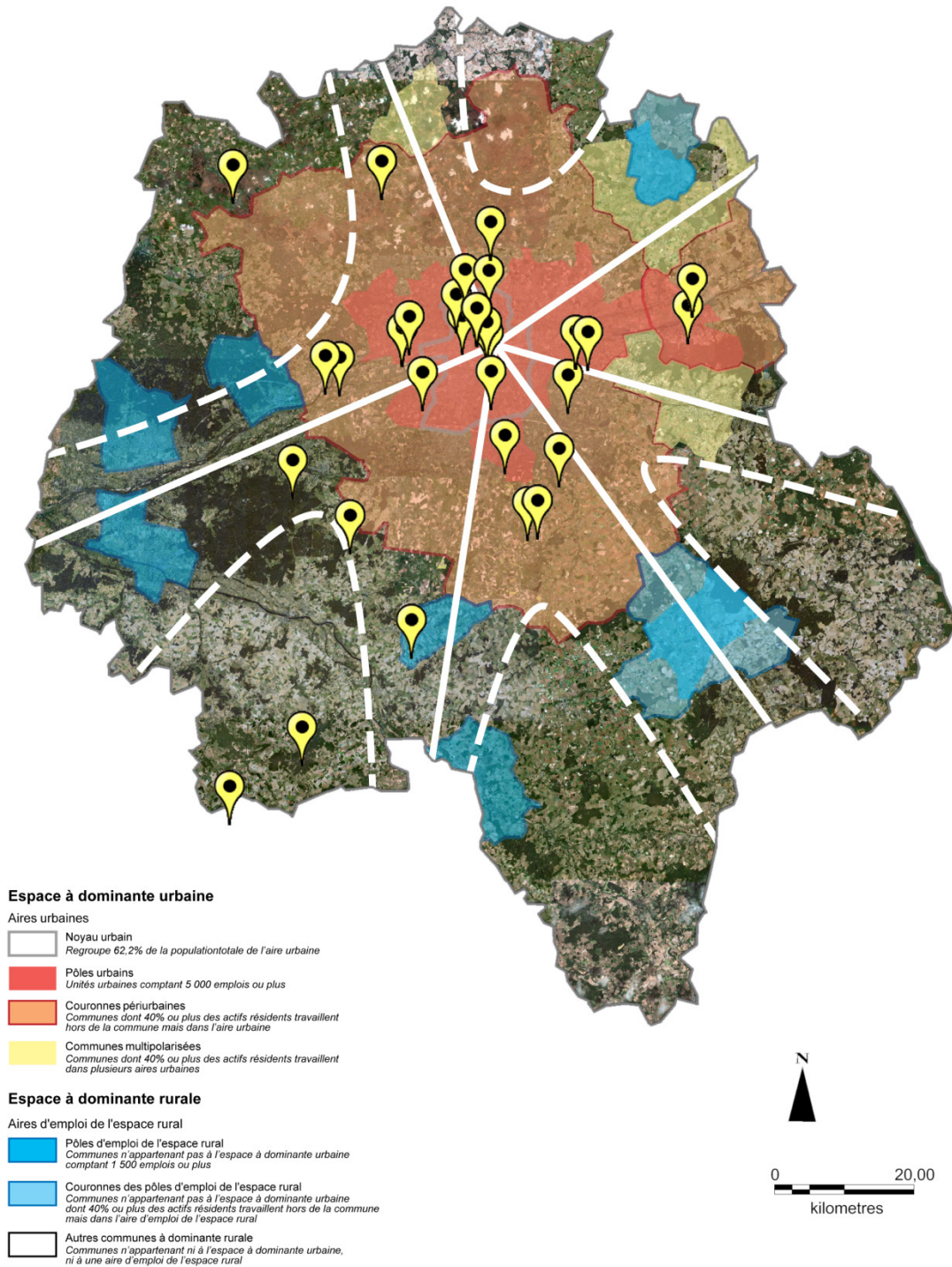
Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées et organisation territoriale (ZAU 2010)



Réalisation : PériVia 2012

Carte 29. Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées (ZAU 2010)

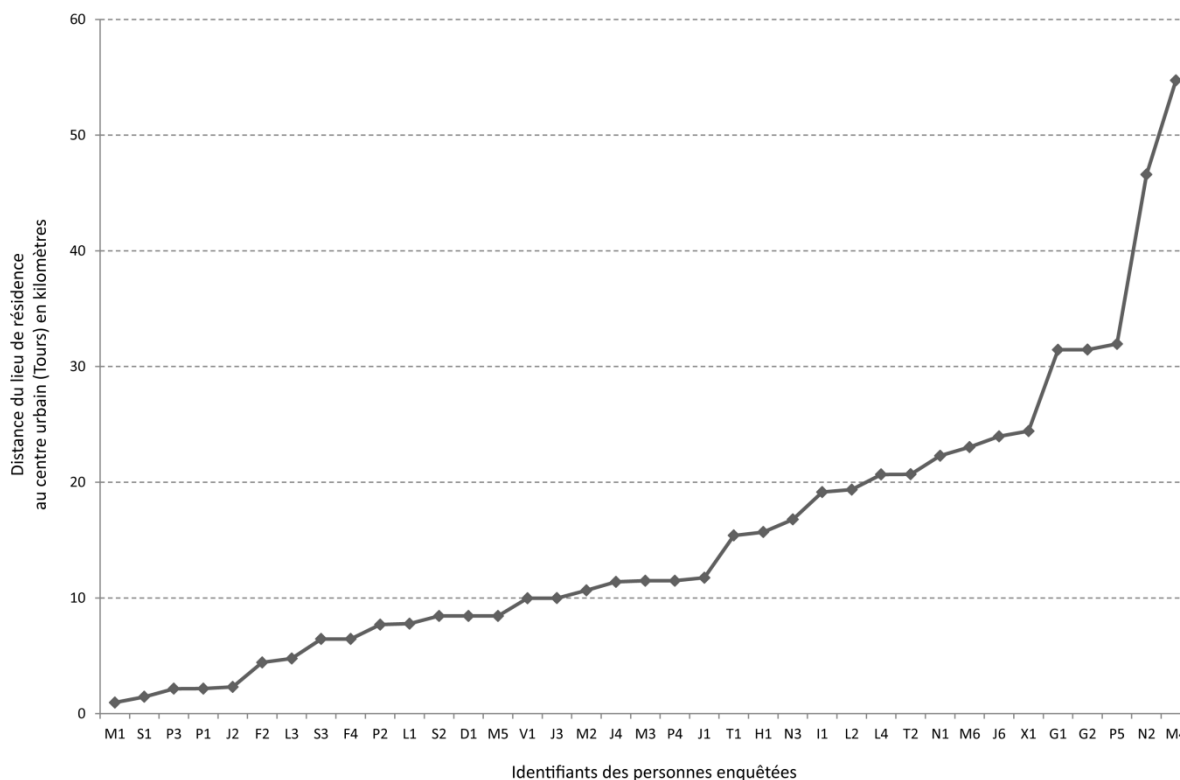
Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées et organisation territoriale (ZAUER 2002)



Réalisation : PériVia 2012

Carte 30. Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées (ZAUER 2002)

La répartition de cette population peut également être analysée en fonction de son éloignement au centre urbain qu'est Tours. Dès lors, l'on observe que 16 personnes sont localisées par leur résidence à moins de 10 km du centre urbain, 10 à une distance de Tours comprise entre 10 et 20 km, 6 entre 20 et 30 km, 30 entre 30 et 40 km, 2 au-delà, jusqu'à 55 km.



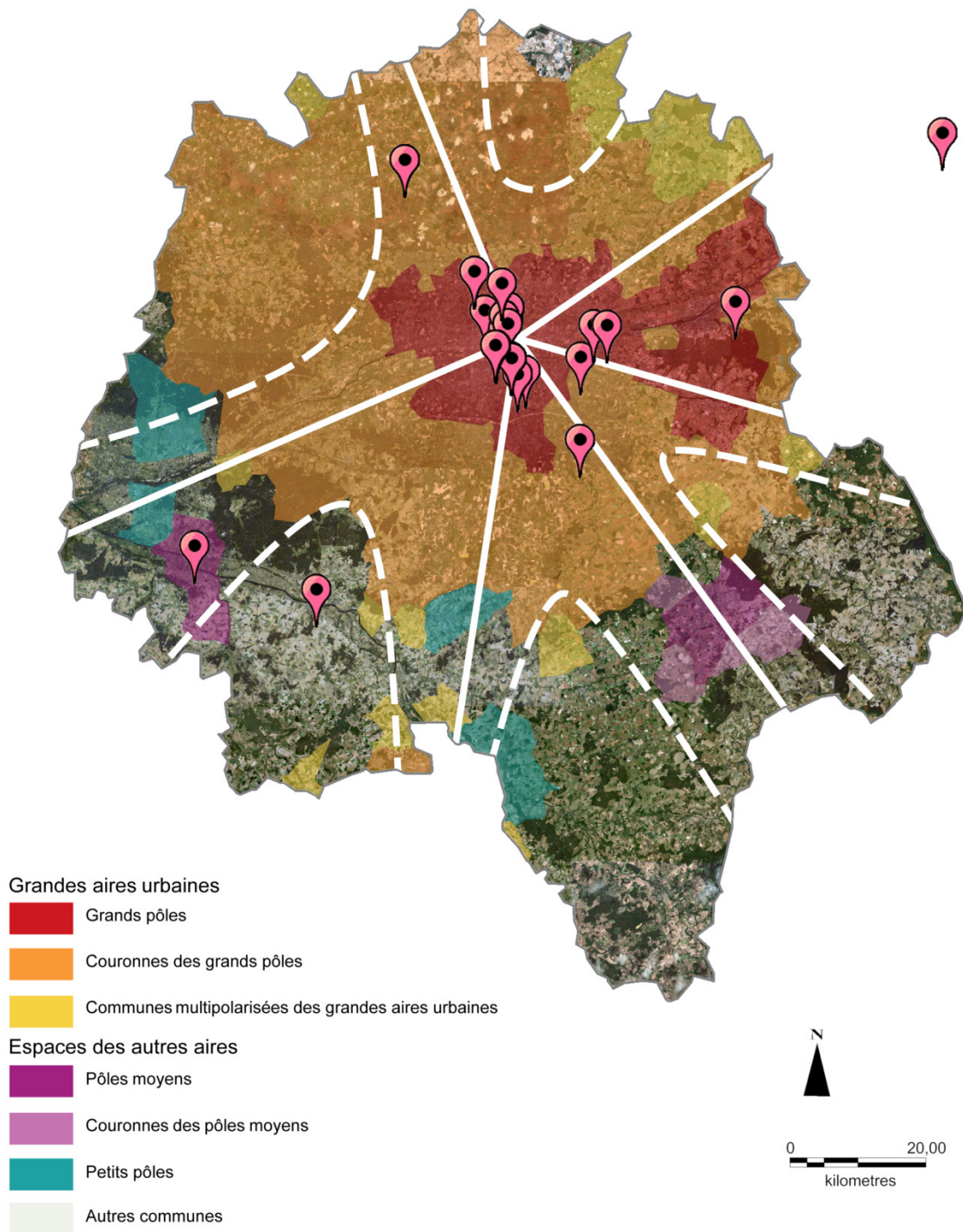
Source : enquête PérivVia
Réalisation : PérivVia 2012

Graphique 9. Distance du lieu de résidence des personnes enquêtées au centre urbain

B7.2. La localisation du travail

La répartition des lieux de travail (ou d'étude) des personnes enquêtées (Carte 31), permet de constater fort classiquement une surreprésentation de l'agglomération tourangelle, comme zone majeure pourvoyeuse d'emplois et quelques localisations très périphériques : la zone intermédiaire, la couronne dite périurbaine n'est pas, en ce qui concerne du moins notre échantillon, un espace de travail, correspondant en cela à la réalité géographique, au-delà de notre échantillon.

Localisation du lieu de travail des personnes enquêtées et organisation territoriale (ZAU 2010)



Réalisation : PériVia 2012

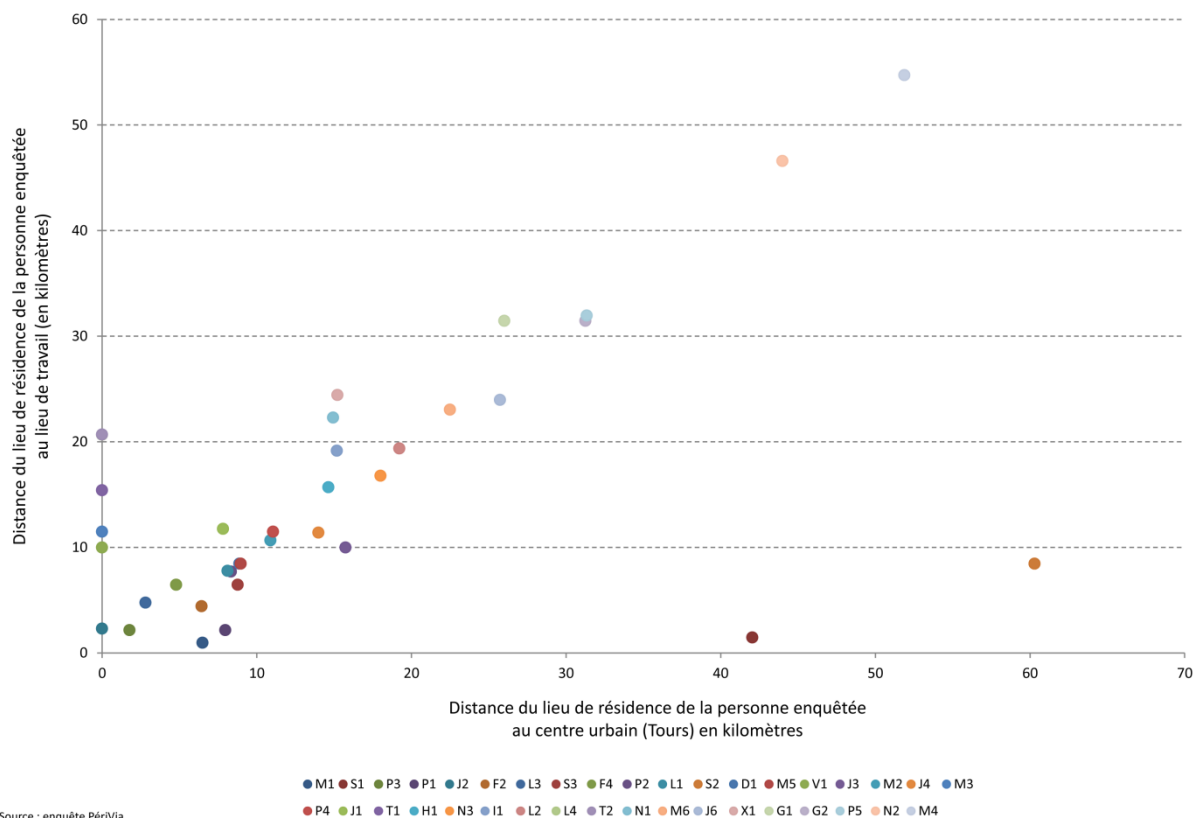
Carte 31. Localisation du lieu de travail des personnes enquêtées (ZAU 2010)

B7.3. Le couplage des localisations

Comme nous avons situé les recueils de données GPS lors d'une semaine ordinaire, ce qui exclut les vacances ou les activités et déplacement sortant de façon trop évidente de l'ordinaire et du quotidien, le déplacement du lieu de logement vers le lieu de travail et inversement est apparu comme structurant par son caractère obligatoire et contraint (par les horaires notamment), par son caractère répétitif aussi. Cependant, l'importance de cette structuration est à relativiser dans la mesure où :

- Elle n'est pas d'importance équivalente pour tous les individus enquêtés (certains ont des horaires souples, d'autres plusieurs lieux de travail, d'autres encore n'ont pas d'obligation d'être sur le lieu de travail, d'autres travaillent à la maison, d'autres n'ont pas de travail).
- D'autres déplacements apparaissent tout aussi contraignants pour certains : l'horaire de l'école des enfants est plus contraignant que celui du travail, par exemple.
- D'autres déplacements sont plus fréquents que le déplacement domicile-travail.
- Le déplacement domicile travail, s'il peut structurer d'autres déplacements (course sur le trajet du retour, dépose des enfants...) s'en trouve structuré, au moins modifiés par ces autres déplacements, par une sorte d'ajustement réciproque.

À partir de la mise en relation de la distance au lieu de résidence (à Tours) et de la distance au lieu de travail (Graphique 10), l'on constate, sans surprise, une forte corrélation entre ces deux distances, avec quelques rares exceptions, de personnes habitant loin de Tours mais proches de leur lieu de travail. Par ailleurs, ce graphique masque le fait que, même si les deux distances sont équivalentes, rien n'indique que le lieu de travail se situe nécessairement dans la zone agglomérée de Tours : le logement peut-être à mi-chemin entre le lieu de travail et Tours.

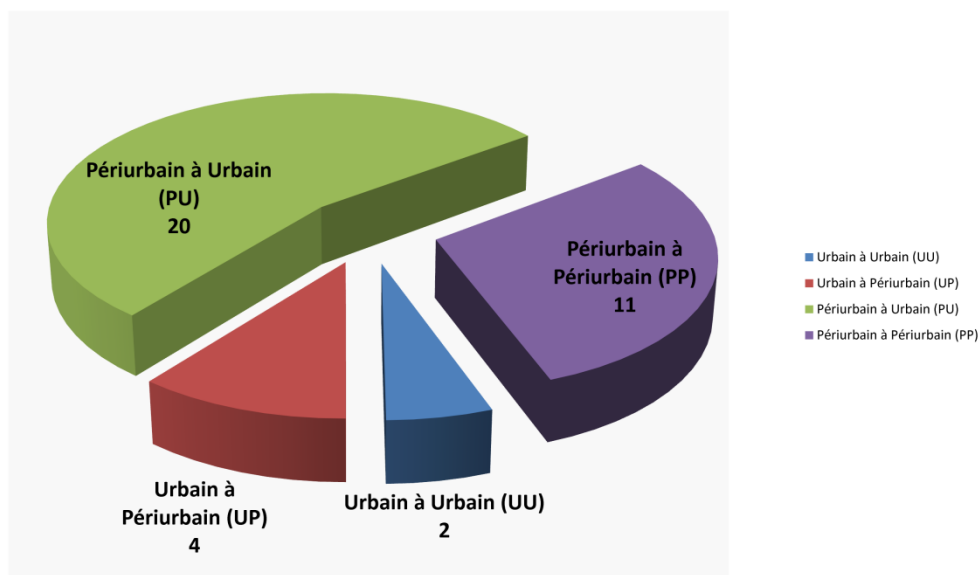


Graphique 10. Distances du lieu de résidence à Tours et au lieu de travail

Au final, quatre catégories d'individus peuvent ainsi être distinguées, selon la relation fonctionnelle entre la localisation du lieu résidence (urbain ou périurbain) et la localisation du lieu de travail (urbain ou périurbain) :

- habite dans le périurbain et travaille dans le périurbain
- habite dans le périurbain et travaille dans l'agglomération de Tours
- habite l'agglomération de Tours et travaille dans le périurbain
- habite dans l'agglomération de Tours et travaille dans cette agglomération

Ces quatre catégories étant représentées () dans l'échantillon constitué pour la réalisation de l'enquête PériVia.



Catégories de relation entre le lieu de domicile et le lieu de travail pour l'ensemble des personnes enquêtées

Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 11. Quatre catégories, selon la relation entre lieu de résidence et lieu de travail

Au final, le périurbain tourangeau révèle bien une grande diversité même si des structures peuvent y être décelées. D'autre part, en réponse à cette diversité et en lien avec le gradient d'urbanité, la population qui compose notre échantillon renvoie à une variété suffisante pour aborder de façon large la question de la durabilité de la mobilité des habitants et autres usagers du périurbain.

La mise en évidence des éléments forts du terrain et la structure de notre échantillon réfère aussi à la méthode utilisée pour capter les éléments de justification apportés par les individus relativement à leur mobilité, aux motifs qui les poussent à agir, leurs motivations, les valeurs et normes qu'ils mobilisent dans le discours qu'ils s'autorisent à donner à entendre, couplés avec le dessin précis des trajets qu'ils ont effectués lors d'une semaine type, une semaine que l'on peut, en accord avec ceux qui les ont vécues, qualifier de représentative.

III. Les Territoires de la mobilité

A. Du côté des professionnels

L'enquête menée auprès des professionnels, mise en contexte par le diagnostic critique de la mobilité et du périurbain tourangeau (cf. II) nous permet de mettre en évidence la représentation qui est communément admise de cet espace polymorphe et complexe et de la problématique des mobilités qui y prennent place. Cette enquête visait à récolter le discours des praticiens du périurbain qui ont en charge l'organisation et la gestion du territoire dans le département de l'Indre-et-Loire. Les entretiens collectifs menés en Novembre 2010 ont ainsi été l'occasion pour un groupe de professionnels (techniciens, associatifs et élus) de « travailler » sur la thématique de la mobilité durable, révélant par-là leurs représentations du territoire, mais aussi leurs représentations de l'action sur le territoire. Nous présentons ces résultats dans la partie qui suit, en retraçant tout d'abord la définition du problème généralement posée par les concepteurs de l'aménagement, avant d'étudier les représentations de cette problématique chez les praticiens d'Indre-et-Loire.

A1. Périurbain, mobilité et durabilité dans la conception en aménagement-urbanisme

Avant d'analyser le débat qui a pu être mené avec les professionnels, il apparaît intéressant de faire un point sur la manière dont la littérature et par là le champ professionnel de l'aménagement-urbanisme « pensent » le périurbain et la mobilité périurbaine en 2010. Cet état de l'art permet de mettre en évidence les représentations communément admises dans le champ professionnel quand il s'agit de définir et de parler du « périurbain » de la « mobilité » et de la « gestion territoriale » ou « planification » de ces espaces. Prenant la forme d'une revue de littérature sur le sujet ce premier chapitre a été réalisé par de futurs aménageurs (étudiants en dernière année du diplôme d'ingénieur en génie de l'aménagement, Polytech Tours).

A1.1. Quelle est la différence entre l'urbain et le périurbain ?

Depuis la fin du Moyen-Âge, l'Europe a connu une urbanisation progressive, plutôt lente et régulière jusqu'à la révolution industrielle. À partir de là, et au cours des deux siècles qui ont suivi, la population urbaine a crû de manière rapide, cela étant lié à l'évolution de l'économie qui est successivement passée par des phases de développement de l'artisanat, puis par une industrialisation fulgurante depuis la fin de XVIIIème siècle, et enfin par une tertiarisation au cours du XXème siècle. La révolution industrielle a entraîné ce que tout le monde aujourd'hui nomme l'exode rural, expression qui souligne bien l'ampleur du mouvement de migration de la campagne vers la ville. Ainsi, à cette époque, la ville était tout simplement définie par opposition à la campagne, et vice-versa.

En France, ces soldes migratoires positifs des campagnes vers les villes ne sont restés importants que jusqu'en 1970, date à laquelle le solde migratoire s'est brutalement inversé, donnant lieu à un « exode urbain ». Dans un premier temps, les causes d'une telle inversion ont été difficiles à cerner car la progression très rapide du secteur tertiaire continuait à accroître l'offre d'emplois non agricoles en ville, alors que la population agricole diminuait plus vite que jamais, en raison de la mécanisation de l'agriculture. Ainsi, la population des campagnes n'était plus dominée par les agriculteurs, mais par des personnes dont l'activité était autre qu'agricole et qui se déplaçaient quotidiennement vers leur lieu de travail situé en ville. Il s'agit donc alors d'un éclatement de l'espace urbain, et, en France, le terme le plus employé pour décrire cette croissance urbaine est *la périurbanisation*.

En suivant l'évolution des définitions de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), on peut prendre conscience de la généralisation du mode de vie périurbain. Dès 1954, la notion d'aire urbaine est créée, dont la définition s'appuie sur un critère morphologique assorti d'un seuil de taille : est considéré comme telle un ensemble

d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (moins de 200m entre deux constructions) dont la population compte au moins 2000 habitants. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes constitue une agglomération multicommunale, ou agglomération urbaine. À ce moment-là, le critère du bâti permettait encore de discerner la limite entre la ville et la campagne. Mais à partir des années 60, cette rupture s'estompe du fait de l'accroissement des mobilités des populations et des entreprises. En 1962, l'INSEE a tenté de superposer une seconde structure à la première, les zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU). Mais encore dans cette définition, le seul critère de continuité du bâti est retenu. Ainsi, en 1999, selon cette approche, le taux d'urbanisation atteignait 75,5% du territoire, contre 63% en 1962. Ce zonage a donc peu à peu perdu de sa pertinence, et il apparaissait indispensable d'inclure de nouveaux facteurs explicatifs dans la définition de la périurbanisation.

Donc, en 1997, l'INSEE élabore un nouveau découpage du territoire en aires urbaines. Ces dernières ont été construites à partir des données de recensement de 1990 pour remplacer les ZPIU qui s'étaient considérablement étendues. Elles sont constituées d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. Les pôles urbains sont définis en sélectionnant les unités urbaines qui offrent plus de 5000 emplois. La couronne périurbaine, elle, regroupe les communes ou les unités urbaines dont au moins 40% des actifs travaillent dans le pôle principal ou dans l'ensemble des communes déjà rattachées à ce dernier. Ainsi, l'approche de l'INSEE est complétée par un facteur fondé sur la polarisation domicile-travail.

En résumé, une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave constitué par :

- un pôle urbain (unité urbaine offrant au moins 5000 emplois) ;
- une couronne périurbaine composée de communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente active travaille dans le reste de l'aire urbaine.

Grâce à ces définitions, l'INSEE nous donne un moyen de mesurer le phénomène de périurbanisation. Néanmoins, un nouveau zonage va encore venir différencier les communes périurbaines en trois catégories : les communes périurbaines des aires urbaines, celles de l'espace rural, et celles multipolarisées.

- Les communes périurbaines des aires urbaines sont les villes qui ne font pas partie d'une unité urbaine, ou agglomération, de plus de 5000 emplois au lieu de travail (dite pôle urbain), mais dont plus de 40% des actifs sortent de la commune pour aller travailler dans une commune de l'aire urbaine construite de façon itérative autour de ce pôle urbain et en référence au seuil de migration alternante en question.
- Les communes périurbaines des aires d'emploi de l'espace rural sont repérées de la même façon, mais autour d'unités urbaines, ou communes, de 1500 emplois au lieu de travail (dites pôles ruraux) distinctes des aires urbaines.
- Les communes périurbaines multipolarisées sont celles dont 40% des actifs partent travailler chaque jour dans deux pôles urbains ou plus. Elles sont donc des interfaces, ou des zones de partage, entre aires urbaines.

On constate donc bien que l'INSEE a fait évoluer sa définition au fil du temps en raison de l'évolution des techniques de déplacement (ou de non-déplacement). En effet, le mode de vie périurbain est étroitement lié à la mobilité car c'est cette dernière qui permet son existence. La croissance continue de l'offre de mobilité a permis l'expansion du périurbain. Les travaux de Zahavi nous ont appris que la poursuite continue des investissements ferroviaires et routiers ont permis d'ouvrir à l'urbanisation des territoires de plus en plus éloignés, accessibles dans un laps de temps constant en raison de la croissance des vitesses.

En se basant sur des définitions d'ordre purement statistique, on retiendra donc que par *périurbanisation*, on entend mouvement des pôles urbains (villes centres et leurs couronnes urbaines) vers les communes classées périurbaines par l'Insee. Néanmoins, il existe d'autres termes pour qualifier ces migrations de population. Le néologisme de *rurbanisation* par exemple, a été popularisé en 1976 par Gérard Bauer et Jean-Michel Roux. Ils estiment qu'est « rurbaîne » une commune « *proche de centres urbains, et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle, d'origine principalement citadine* » (Bauer et Roux, 1976). Pour résumer, elle accueille des migrants définitifs, la proportion d'agriculteurs et d'artisans ruraux décroît, le marché foncier se transforme et on y construit beaucoup de maisons individuelles. En outre, elle est caractérisée par la subsistance d'un espace non urbanisé très largement dominant : elle n'est pas « *en continuité totale avec la ville mère. Tout se passe comme si la ville se projetait dans le milieu rural, éclatait en morceaux, s'éparpillait* ». On peut donc, à partir de cette définition, établir une différence en périurbanisation et rurbanisation, le premier désignant l'urbanisation continue aux franges des agglomérations, ayant pour résultat la création de banlieues (grands ensembles et nappes pavillonnaires), quand le second se définit plus, d'après Pierre Merlin, comme « *le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbaines périphériques* » (Merlin, 2009).

Il y a donc périurbain et périurbain : périurbain proche et périurbain lointain ? Périurbain et « rurbaîne » ?... Quel que soit le nom qu'on lui donne, le mot « périurbain » fait désormais appel à une notion trop vague, trop vaste. Comment alors définir l'espace urbain, espace qui devrait contenir le périurbain ? En effet, d'après l'INSEE, l'espace à dominante urbaine recouvre l'ensemble d'un seul tenant de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Cela concerne donc les pôles urbains, ainsi que les communes touchées par la *périurbanisation* définie dans le paragraphe précédent. Il n'en reste pas moins que les communes gagnées par la *rurbanisation* appartiennent, dans les définitions de l'INSEE, à l'espace dit à dominante rurale. De cela, il résulte une fréquente confusion entre périurbanisation et rurbanisation et il devient difficile de donner un sens à la notion de périurbain, disséminé à la fois dans l'urbain et dans le rural. Malgré cette différenciation que nous effectuons entre les deux notions, la périurbanisation, et a fortiori la rurbanisation sont caractérisées par une occupation discontinue de l'espace. La construction de maisons se réalise au gré des opportunités foncières, des possibilités offertes par les documents d'urbanisme, de la desserte (routière plus que ferroviaire). Il subsiste de larges espaces ouverts. En dehors des agglomérations, ces derniers restent majoritaires, mais on assiste encore dans ces zones à du mitage, aujourd'hui condamné par les spécialistes et par l'opinion, et que les plans d'occupation des sols visent à interdire. Malgré cela, il existe encore de nombreuses dérogations qui font de la généralisation du mode de vie périurbain un problème non négligeable.

Au final, ces définitions nous ont montré que l'on trouve du périurbain dans l'espace urbain comme dans l'espace rural, et c'est là qu'est le cœur du problème. La périurbanisation, bien que souvent peu ou mal planifiée, se présente comme une extension urbaine et a vocation à être reliée au pôle urbain et à offrir à ses habitants, sur le plan de la vie quotidienne, ce qu'ils sont en droit d'attendre d'une implantation urbaine. Au contraire, la rurbanisation n'est pas planifiée, et ne prétend pas offrir aux nouveaux venus les facilités qu'on ne trouve pas habituellement à la campagne. Une prise de conscience de cette différence doit être faite de manière à ne pas en venir à penser la ville sans limite.

A1.2. Qu'en est-il de la mobilité dans le périurbain ?

Comme nous l'avons précisé dans le paragraphe précédent, le mode de vie périurbain est étroitement lié à la mobilité. Une expansion urbaine de l'ampleur que nous connaissons n'aurait pu voir le jour sans l'apparition de l'automobile, véhicule qui a transformé la mobilité en un droit, une liberté. Ainsi, le périurbain est un espace conçu par la voiture, et donc pour

la voiture. La motorisation des ménages est d'ailleurs d'autant plus forte que l'on s'éloigne du cœur des aires urbaines : dans la périurbain, presque chaque adulte possède sa voiture. En outre, la multi-motorisation y est un phénomène fréquent. Cela s'explique en partie par le niveau d'équipement des communes périurbaines. Territoires situés aux franges des grandes agglomérations, les zones périurbaines bénéficient de la présence de ces villes qui mettent à leur porte les principaux commerces et services, notamment les plus rares. La concurrence des pôles urbains se fait cependant considérablement ressentir, empêchant les communes périurbaines de prendre de l'essor en termes économiques. Toutes ces communes, même celles qui concentrent les activités, sont moins bien pourvues en équipements et n'animent pas le territoire comme les communes rurales de tailles comparables. D'après l'inventaire communal de l'Insee, le niveau d'équipement des communes périurbaines est en moyenne légèrement plus faible que sur l'ensemble du territoire, et les pôles de services sont moins bien équipés que leurs homologues ruraux. En revanche, la population des espaces périurbains se trouve plus proche des équipements absents de la commune que celle du rural. Cela s'explique en partie par un meilleur équipement des communes périurbaines « non pôles », ces dernières étant en moyenne plus peuplées que celles de l'espace rural. Ainsi, l'Insee conclut que « ces espaces périphériques souffrent davantage d'une insuffisance d'autonomie que d'un éloignement important aux équipements ». La proximité avec une grande agglomération leur confère un accès privilégié à un panel d'équipements et de services réellement très large, mais ces aménités ne sont pas présentes sur la commune périurbaine même. Les commerces de proximité ne s'y développent pas en raison de la forte concurrence des zones commerciales, rendant ces communes très peu autonomes.

Un autre facteur de déplacement est l'emploi. En 2004, près de trois salariés sur quatre quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Les actifs résident dans les couronnes périurbaines, moins bien pourvues en emplois que les pôles urbains, et sont les plus mobiles : ils travaillent rarement dans leur commune de résidence et font des déplacements plus longs, tant en distance routière qu'en temps de trajet. Cela s'explique logiquement : alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centres villes, l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains (Tableau 3). En 2004, les pôles urbains regroupent 77% des emplois salariés, alors que seulement 63% des salariés y habitent. A contrario, le périurbain rassemble 12% des emplois salariés et 22% des salariés y résident.

	Total	Hommes	Femmes	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Pôles urbains	68,9	73,1	64,3	79,1	72,2	59,5	71,5
Couronnes périurbaines	87,8	89,0	86,5	91,0	93,0	83,3	87,2
Communes multipolarisées	84,0	85,3	82,3	84,9	90,4	79,1	84,4
Pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale	56,9	61,7	51,1	63,4	65,2	47,4	60,5
Couronnes des pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale	90,6	89,9	91,4	83,5	95,2	89,2	90,8
Autres communes de l'espace à dominante rurale	76,6	78,3	74,5	74,3	84,7	70,7	78,5
Ensemble	73,3	76,6	69,4	80,5	77,7	65,1	75,7

Lecture : parmi l'ensemble des salariés résidant dans un pôle urbain, 68,9 % travaillent hors de leur commune de résidence. Cette part est plus faible parmi les femmes (64,3 %) que parmi les hommes (73,1 %).

Source : DADS 2004, Insee.

Tableau 3. Proportion d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence

En incluant les personnes qui résident et travaillent dans la même commune, pour lesquelles la distance domicile-travail et le temps de trajets sont conventionnellement considérés nuls, la distance domicile-travail moyenne est de 25,9km (Tableau 4). Pour la moitié des salariés, la distance est inférieure à 7,9km. En ne considérant que les salariés qui changent de commune pour aller travailler, la distance domicile-travail moyenne passe à 35,4km, et la moitié d'entre eux parcourt moins de 12,2km. Le temps de trajet en heure de pointe est de 43 minutes, et pour la moitié d'entre eux, cette durée est de plus de 26 minutes. Et à l'extrême, pour 10% d'entre eux, cette durée dépasse 58 minutes, soit près de deux heures de trajet aller-retour par jour. Les trajets sont encore plus longs pour ceux qui viennent de l'espace à dominante rurale ou, surtout pour ceux qui résident dans une autre aire urbaine.

Espace de résidence	Espace de travail	Nombre de navetteurs	%	Distance médiane (km)	Temps de trajet médian en heure pleine (minutes)
Pôle urbain	Le même pôle urbain	9 193 654	51,9	4,2	13
Pôle urbain	La couronne périurbaine du pôle	387 046	2,2	12,6	24
Couronne périurbaine	La même couronne périurbaine	829 838	4,7	3,3	5
Couronne périurbaine	Le pôle urbain associé	1 651 960	9,3	14,8	26
Aires urbaines	Autre aire urbaine	1 473 203	8,3	51,7	63
Aires urbaines	Communes multipolarisées	177 454	1,0	14,6	19
Communes multipolarisées	Pôle urbain	453 737	2,6	20,1	27
Communes multipolarisées	Couronne périurbaine	84 757	0,5	17,6	20
Communes multipolarisées	Communes multipolarisées	237 909	1,3	0,0	0
Pôle urbain	Espace à dominante rurale	252 339	1,4	27,5	34
Couronne périurbaine	Espace à dominante rurale	177 921	1,0	19,4	21
Communes multipolarisées	Espace à dominante rurale	80 670	0,5	12,9	13
Espace à dominante rurale	Espace à dominante rurale	1 746 244	9,9	3,5	4
Espace à dominante rurale	Pôle urbain	760 847	4,3	30,2	37
Espace à dominante rurale	Couronne périurbaine	141 577	0,8	23,0	25
Espace à dominante rurale	Communes multipolarisées	56 210	0,3	14,2	14
Ensemble	Ensemble	17 705 366	100,0	7,9	18

Lecture : la moitié des salariés qui résident dans l'espace à dominante rurale et qui travaillent dans un pôle urbain font un trajet domicile-travail, par la route, de plus de 30,2 km. Ils représentent 4,3 % de l'ensemble des salariés en 2004.

La valeur nulle pour la distance et le temps médians dans les communes multipolarisées résulte de la convention pour les déplacements intracommunales. Cela signifie que, pour les navettes qui s'effectuent à l'intérieur de cet espace, plus de la moitié sont intracommunales.

Source : DADS 2004, Insee.

Tableau 4. Direction et ampleur des navettes

Au final, l'isolement par rapport aux emplois, aux commerces, aux services et aux équipements, ainsi que la nécessité qui en découle d'utiliser plus souvent un moyen de transport, conduisent à un équipement supérieur en moyens de transport individuels. Cela vaut bien sûr pour les véhicules à deux roues, motorisés ou non, mais aussi pour les automobiles. Cette mobilité mécanisée plus élevée et essentiellement automobile n'est pas sans conséquences sur la vie des périurbains et des rurbains. Elle se traduit d'abord par la longueur des déplacements plus importante. La vitesse supérieure de circulation compense les distances plus élevées. Mais ce temps passé en voiture est totalement inutilisé, alors qu'une part croissante des usagers de transports en commun pratique la lecture pendant ses trajets. Sans compter le fait que la motorisation a ses laissés-pour-compte. En effet, les personnes, à la campagne, qui appartiennent à un ménage non motorisé ou équipé d'un seul

véhicule se trouvent isolées, loin de tout et dépendantes de personnes proches lorsqu'elles veulent aller faire des achats, aller chez le médecin, etc.

Cet exemple de ségrégation sociale qu'engendre les différences d'accès aux mobilités incite à s'interroger sur les moyens de rendre les mobilités des périurbains plus durables. Des tentatives de remèdes au « tout automobile » fleurissent un peu partout, et à différentes échelles, donnant peu à peu une définition au concept de mobilité durable. Cette dernière, tout comme le développement durable, s'articule autour de trois piliers : l'environnement, le social, et l'économie. Bruno Marzloff et Daniel Kaplan réunissent ces trois dimensions dans leur définition : « *La mobilité durable désigne une mobilité peu polluante, peu consommatrice d'énergie et d'espace, mais qui remplit dans le même temps les fonctions essentielles de la mobilité : le lien social, l'accès aux ressources de la ville, le développement des échanges économiques, etc.* » (Marzloff et Kaplan, 2009).

Ainsi, dans le but de remplir son rôle de lien social, la mobilité durable doit aussi tenir compte des mobilités du « temps libre », terme entendu ici comme l'ensemble des déplacements hors motifs travail (ou études) et domicile. Ces motifs sont divers et correspondent à des activités contraintes ou choisies (achats, loisirs, santé, accompagnement, etc.). Il paraît d'autant plus important de prendre ces déplacements en considération, compte tenu de la part considérable que représente ce type de mobilité dans les pratiques. En effet, une étude réalisée par Gérard Darris sur la mobilité des habitants de Rennes Métropole a permis le schéma de synthèse suivant :

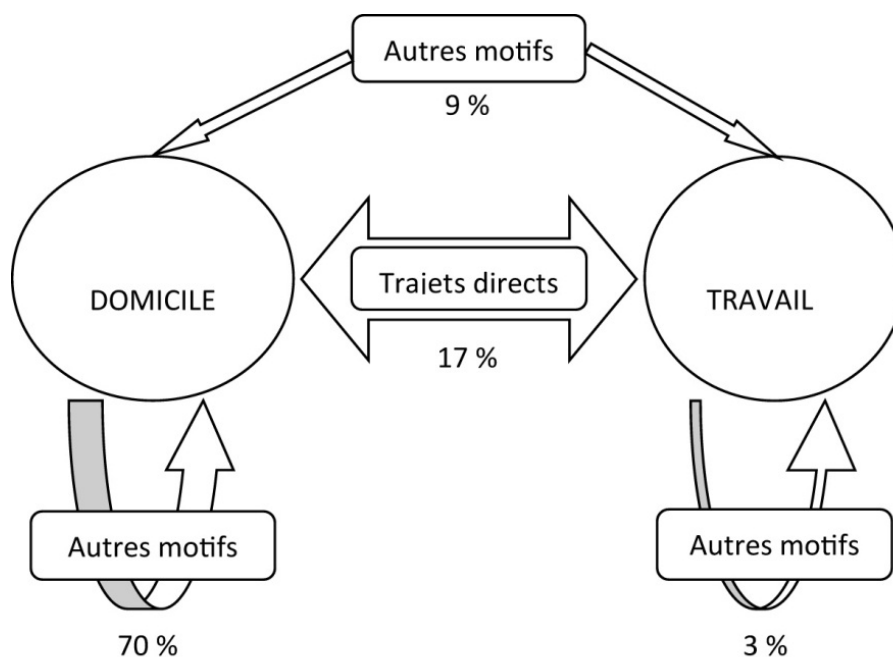


Figure 11. Chaîne de déplacements des habitants de Rennes métropole (d'après Darris, 2006)

Ainsi, alors que les déplacements domicile-travail sont plutôt axiaux, et dirigés de la périphérie vers le centre, ceux hors travail sont dispersés et divergents : ils contribuent à différencier les pratiques des urbains et périurbains. On constate que l'usage du centre-ville peut être totalement opposé selon les personnes : pour les uns, le centre (symbolisant difficultés de stationnement, de circulation, pollution, concentration urbaine, voire insécurité) est rejeté ou évité, d'autres ne le fréquentent que de manière exceptionnelle (événements culturels, tourisme, consommation occasionnelles), tandis que d'autres encore, moins nombreux, l'inscrivent totalement dans des pratiques usuelles, fréquentes et se sentent fortement attirés par l'offre qu'il propose (culture, achats, ambiance urbaine). Si les trajets domicile-travail sont donc relativement faciles à appréhender dans le cadre d'une politique

de déplacement, cela se révèle plus compliqué pour les trajets de temps libre. Cela pose la question des solutions en offre de transports alternatifs à l'automobile difficiles à mettre en place pour des trajets périphériques et dispersés. Quoi qu'il en soit, les déplacements hors motifs domicile-travail se font beaucoup à proximité du domicile. Malgré cela, les territoires délimités par ce type de mobilité sont encore pour l'essentiel étanches et faiblement imbriqués, ce qui renforce une spécialisation sociale des territoires. Un enjeu de la mobilité durable est donc d'analyser l'ensemble des lieux générateurs de mobilité (lieu de résidence, lieu d'emploi, lieu d'achats, mais aussi lieu de loisirs).

Pour ce qui est des déplacements de « loisirs », l'étude réalisée montre qu'un peu plus d'un tiers de ces déplacements se font dans la commune de résidence ou les communes voisines pour les périurbains. Ces déplacements doivent donc aussi être pris en compte dans le cadre d'une analyse des déplacements relevant de la quotidienneté. En revanche, ces déplacements se distinguent nettement pour des déplacements de longue distance. En effet, de l'ensemble des motifs, c'est celui qui génère la part la plus importante de déplacements longue distance. La mobilité de loisir n'est donc plus seulement une mobilité locale, mais également une mobilité inter-urbaine. Néanmoins, ces déplacements exceptionnels ne seront pas pris en compte dans ce projet.

A1.3. Existe-t-il un mode de vie périurbain ?

Nous l'avons vu dans les paragraphes précédents, le périurbain possède des caractéristiques de densité, de morphologie, de fonction différentes du centre urbain. Ces particularités imposent des contraintes, mais offrent également une autre palette de choix, susceptibles d'orienter les pratiques, et donc engendrer un mode de vie spécifique. Cailly a souhaité vérifier la véracité de cette hypothèse, à l'occasion d'une enquête sur la construction des identités spatiales dans l'aire urbaine de Tours. À première vue, et en accord avec l'inconscient collectif, les habitants des zones périphériques et des zones denses possèdent des modes de vie foncièrement différents, voire même opposés, qui ont parfois été caricaturés. Comme Cailly le dit, on a : *« d'un côté, les habitants des quartiers centraux, vivant en appartement, se déplaçant à pied ou en bus, sensibles aux espaces publics, ouverts aux « frottements », progressistes, humanistes et écologiquement corrects; de l'autre les pavillonnaires, repliés sur l'espace privé du logement, dépendants de l'automobile, producteurs de lieux « génériques », porteurs d'idéologies défensives et sécuritaires, et immanquablement pollueurs »* (Cailly, 2008).

Or l'étude réalisée contribue à relativiser cette fracture entre les divers modes de vie. Tout d'abord, cela a mis en valeur une nette division sociale des espaces périurbains eux-mêmes. En effet, le périurbain proche, déjà relativement ancien, se révèle être très accessible et bien équipé. Il est l'apanage des populations aisées. A l'inverse, les accédants moins fortunés sont relégués dans un périurbain lointain, moins accessible et moins bien doté en services. En outre, on constate entre les périurbains un « capital de mobilité » très inégal. D'un côté le périurbain à faible niveau de ressources possède une mobilité réduite. Il en vient alors à beaucoup investir l'espace domestique, avec un risque d'y vivre reclus. Lorsque ce n'est pas le cas, les activités de loisirs et les relations sociales s'effectuent dans un environnement très proche. On observe alors des dispositions sociales telles que la faible citoyenneté, le grégairisme familial ou l'enracinement résidentiel. Au contraire, les périurbains aisés possèdent une mobilité intense à l'échelle de l'aire urbaine, et opèrent une articulation entre toutes les échelles de mobilité (domicile, aire urbaine, autre métropoles, autres pays, etc.). Cet inégal accès à la mobilité entraîne des rapports à la ville différents. En effet, les périurbains à fort capital culturel cumulent, grâce à leur intense mobilité, exurbanisation résidentielle et fort rapport à la ville. L'éloignement favorise le rapprochement implicite avec la ville. Les périurbains des classes moyennes ont une tendance inversée à développer des idéologies anti-urbaines, et à valoriser les centralités périphériques.

Outre un clivage social à l'intérieur même de la population périurbaine, Cailly souligne également l'individualisation des modes de vie périurbains. En effet, la diversité des contextes individuels et des modèles de conduite, ainsi que la diversité des trajectoires spatiales incitent à nouveau à questionner cette hypothèse d'unicité du mode de vie périurbain. Par exemple, les jeunes enfants ont une pratique du territoire qui reste très locale, alors que les adolescents commencent à expérimenter la ville. De même, les pratiques des pères de famille et mères de famille seront tantôt métropolitaines, tantôt locales, en fonction de la répartition des activités ménagères et de la gestion de la famille entre les deux membres du couple. Il faut ajouter à ces variables d'âges, de sexe, les choix spatiaux qui sont spécifiques à chacun. Ainsi, certains vont donner accès à leurs enfants aux ressources citadines que sont le cinéma, les spectacles, la piscine, etc., quand d'autres n'en verront pas l'intérêt ou n'en auront pas les moyens. De plus, il est relevé que la trajectoire résidentielle des ménages possède également une influence, décelable plutôt chez la population périurbaine aisée. En effet, en fonction des précédents lieux de résidence, certains vont se revendiquer citadins, quand d'autres se qualifieront de banlieusards. Enfin, la circulation des modèles de conduite, qui est due à une expérimentation de plusieurs de ces modèles tout au long de la vie des habitants, modifie les modes de vie. Après un certain nombre d'« expériences urbaines » comme elles sont qualifiées dans l'article, chacun effectue un choix, dirigé vers tel ou tel mode de vie, ou finit par créer une sorte d'hybride entre les différentes expérimentations, donnant alors naissance à un mode de vie tout à fait personnel.

Finalement, cette enquête livre une vision très fragmentée du périurbain, qui comme le cœur urbain, abrite des modes de vie très diversifiés. Cela va à l'encontre de l'hypothèse qui affirmerait l'unicité d'un mode d'habiter périurbain. Néanmoins, tout n'est pas à nier dans cette affirmation. Les catégories modestes étant par exemple sur-représentées dans le périurbain, on constate alors une forte tendance au repli sur l'espace domestique plutôt qu'un comportement métropolitain. Le stéréotype du périurbain n'est donc pas une vision à bannir. Mais dans un souci d'exactitude, de volonté de s'approcher encore un peu plus de la réalité des faits, l'utilisation d'une sous-typologie du périurbain semble une première étape. Ainsi, tout comme nous avons différencié le périurbain issu de la périurbanisation et celui issu de la rurbanisation dans le premier paragraphe, Cailly recommande lui aussi une distinction entre périurbain proche et périurbain lointain, infirmant l'unicité du mode de vie périurbain.

A1.4. Une expansion urbaine insuffisamment maîtrisée

Chaque recensement depuis 1954 met largement en évidence le nombre d'habitants dans la commune, la ville, et plus récemment l'agglomération. Parallèlement, cette évolution démographique s'accompagne inmanquablement d'une consommation d'espace, état de fait que nous avons voulu ignorer durant longtemps. Cet empiètement de l'espace rural par l'urbain résulte de plusieurs modalités. C'est d'abord le mode résidentiel retenu par et pour la population. L'habitat urbain traditionnel, fait de maisons de ville ou de logements en immeubles, est beaucoup plus dense que l'habitat pavillonnaire dit de banlieue. Aujourd'hui en Région Centre, un couple s'installant en milieu périurbain consomme cinq fois plus d'espace qu'un autre vivant en ville. À cette fonction résidentielle à l'origine de la moitié, environ, de la croissance urbaine s'ajoutent les surfaces nécessaires aux réseaux, notamment routiers, d'autant plus gourmands qu'ils s'étendent et se densifient comme une toile d'araignée, et incitent à leur tour au développement du résidentiel, ainsi qu'à la création d'aires d'activités parsemées sur le territoire. Finalement, entre 1992 et 2004 en France, la population a cru de 5% quand la surface des sols bâtis augmentait de 15% et celle des sols artificialisés de 25% (IFEN)²⁷. Ces chiffres montrent bien à quel point les pouvoirs publics n'ont pas su contenir ce mouvement de population. D'un côté, nous avons les élus qui

²⁷ IFEN : Institut français de l'environnement

recherchent cette population nouvelle, de manière à remédier au manque de dynamisme de leur commune. Le maintien des activités et des services publics ou privés doit alors être assuré. Par ailleurs, les politiques de logement à plus large échelle n'ont rien arrangé ! Une étude du CETE a récemment conclu que le prêt à taux zéro participe à l'étalement urbain car il oriente le choix des ménages vers la maison individuelle en couronne périurbaine, précisément là où le terrain est le moins cher (Castel, 2007). L'étude cite l'exemple de l'Indre-et-Loire où, de 1997 à 2003, 78% des PTZ²⁸ concernent des opérations de construction liées très majoritairement à l'acquisition d'un terrain. La part des PTZ parmi l'ensemble des logements commencés croît avec l'éloignement du cœur de l'agglomération. Il est donc flagrant qu'il existe un décalage entre les mises en garde faites par les professionnels de l'aménagement quant aux dangers de l'étalement urbain, et les politiques instaurées sur le territoire.

Les perspectives tendanciennes de l'INSEE prévoient des évolutions très différentes en fonction des territoires. Il n'en reste pas moins que les communes et groupes de communes qui subiront une augmentation de leur population devront pallier au manque de logements, en augmentant leurs surfaces urbanisées. Et pour ce qui est des territoires qui seront face à une perte d'habitants, on sait que d'une manière générale, les besoins en logements demeurent, voire croissent, même si la population reste stable ou régresse légèrement (dessalement des ménages). Ainsi, le mouvement d'étalement urbain est loin d'être terminé.

L'artificialisation des sols a de nombreuses incidences sur l'environnement, que ce soit au niveau des ressources en eau, de la protection de l'air ou de la protection de la biodiversité. Et même si l'ampleur de l'étalement urbain n'est pas totalement perçue par les acteurs publics, le mouvement en lui-même est connu depuis longtemps. Devant les effets négatifs de cet étalement, on pourrait attendre une action concertée des acteurs publics et privés pour trouver une autre solution à la demande de logements et de terrains pour les activités et les infrastructures. Mais jusqu'à ce jour, les démarches et les actions entreprises se limitent plus à court ou moyen termes et apparaissent essentiellement sectorielles dans les thématiques abordées, les territoires concernés ou par les acteurs pressentis.

On observe finalement des documents d'urbanisme peu opérationnels : les schémas directeurs comme les schémas de cohérence territoriale sont peu précis dans leurs « promesses » et ne fournissent pas toujours d'indications très claires sur les enjeux et la façon de les relever. On pourrait sans doute imputer cela à l'incohérence des aires de gouvernances, entre aires de planification stratégiques (SCoT), aires de planification et/ou d'exploitation des transports (PDU), et enfin, aires de gestion urbaine globale assurée par un pouvoir politique disposant de ressources propres, et d'une vraie capacité de maîtrise d'ouvrage globale (communautés). De plus, les SCoT ont été conçus pour les zones urbaines, et il n'est pas aisé de les adapter aux espaces à dominante rurale. De l'opinion de Pierre Merlin, ces documents sont « *pertinents pour organiser la périurbanisation, ils le sont beaucoup moins pour répondre aux défis de la rurbanisation* » (Merlin, 2009).

Ainsi, nous observons déjà un manque, voire même une absence de coordination entre les différents acteurs publics et privés, ce qui se traduit par une gouvernance pleine de promesses, mais sans réelle réalisation. Et à cela, il faut ajouter la complexité du thème de la « mobilité durable », thème qui nécessite comme énoncé précédemment, la prise en compte d'exigences environnementales, économiques et sociales. Enfin, et surtout, quel que soit le modèle de ville prôné et adopté, ce modèle ne saurait être acquis sans la validation conjointe de l'opinion publique et des élus.

²⁸ PTZ : Prêt à taux zéro, Le prêt à taux zéro est un dispositif gouvernemental destiné à faciliter l'accès à la propriété des primo-accédants les moins fortunés. Il est proposé par les banques ayant passé une convention avec l'État en permettant de disposer d'une avance d'argent remboursable sans intérêts d'emprunt. L'obtention du prêt à taux zéro est conditionnée par les ressources de l'emprunteur et les caractéristiques du logement.

À la lecture de cet état de l'art, il apparaît important de retenir que l'enjeu de la mobilité durable dans le périurbain est une des problématiques les plus complexes à laquelle les producteurs de la ville ont à faire aujourd'hui (cf.III.A). Souffrant, d'un côté, d'un problème méthodologique de connaissance des phénomènes engendrés par la distance à un centre urbain, et nécessitant d'un autre côté, d'inventer de nouveaux modes d'action à la fois sectoriels (habitat, transport) et globaux (planification des agglomérations). L'état de l'art fait donc sans surprise le constat d'un manque ou d'une incapacité des outils actuels à prendre en charge cette problématique. Cependant, dans leur vie professionnelle, les acteurs du territoire, qu'ils soient acteurs politiques ou techniques, doivent prendre à bras le corps cette problématique. Comment définissent-ils cette complexité et quelles solutions, même incomplètes, préconisent-ils ? C'est ce que nous avons cherché à comprendre en menant l'enquête auprès d'un échantillon de professionnels et d'élus de l'Indre-et-Loire.

A2. Les représentations du périurbain, de la mobilité et de la durabilité chez les professionnels de l'aménagement-urbanisme en Touraine

Pour atteindre les représentations, les comprendre et faciliter leur énonciation, différentes techniques d'enquête existent qui proposent des modalités diverses permettant de susciter un discours des praticiens sur leurs conceptions de l'objet qu'ils travaillent au quotidien. Parmi ces méthodes, nous avons fait le choix de l'entretien de groupe, autrement appelé *focus group* car il permet d'atteindre plus particulièrement la représentation sociale d'un phénomène, et finalement, une définition commune de la réalité. Pendant l'entretien de groupe, les participants sont poussés à mettre en commun leurs propres conceptions, ce qui pousse à un rapprochement et une sélection des éléments qui font sens pour le groupe. C'est pourquoi le focus group permet d'obtenir une représentation sociale d'un phénomène, et non la diversité des représentations individuelles. En un sens, les débats de l'entretien de groupe aboutissent à un consensus sur la définition d'un objet ou d'une action, permettant ainsi de rendre compte de la définition « communément » admise du problème. Ce type de méthode nous est apparu judicieux dans notre recherche sur les représentations de l'enjeu de la mobilité durable (un concept peu stabilisé) et des moyens pour la mettre en œuvre. Avant d'en présenter les résultats, nous allons donc rappeler les conditions de réalisation du focus group, les critères ayant prévalu au choix de l'échantillon, et les modalités de déroulement de l'entretien. Cette méthode a été expérimentée au cours du travail de recherche (projet de fin d'études) mené par un groupe d'étudiant du Département Aménagement, entre octobre et décembre 2010. Nous citons ci-dessous le mémoire de recherche produit à l'issue de ce travail (Arthaud *et al.*, 2010).

A2.1. Retour sur la méthode et l'analyse du focus group

Le *focus group* est une méthode d'enquête permettant de rassembler des individus afin de travailler sur un sujet. Il s'agit plus précisément d'« un groupe constitué de manière formelle et structurée pour aborder une question spécifique dans un délai précis et ce conformément à des règles explicites de procédure » (Moreau *et al.*, 2004). Nous avons utilisé cette méthode pour initier une démarche innovante sur la mobilité et le périurbain en Indre-et-Loire, s'inscrivant dans des perspectives de développement conforme à la durabilité. Cette méthode a permis d'identifier les pistes d'actions et les orientations qui faisaient sens pour les professionnels de l'aménagement dans l'optique d'orienter le périurbain tourangeau vers une certaine durabilité. En plus de ces discours qui apparaissent comme le matériau de nos analyses, le *focus group* a également permis d'illustrer le jeu d'acteurs de la mobilité et les gouvernances qui s'opèrent sur le territoire départemental et régional. Les relations et les rapports de force entre les acteurs ont été analysés car ils constituaient une partie de l'explication des difficultés pouvant être rencontrées dans ce territoire pour mener à bien une telle politique.

Déroulement des entretiens collectifs

Pour organiser ce *focus group*, des acteurs de la mobilité et du périurbain d'Indre-et-Loire, issus des différentes échelles de gouvernance (Région, Département, EPCI, associations...), ont été sélectionnés. À partir des 12 participants ayant accepté de se prêter à l'exercice a été esquissé un portrait présentant à la fois la personne (emploi actuel, parcours d'étude, missions précédentes, projets réalisés...) et les compétences, orientations et projets de l'institution à laquelle elle appartenait. Ces portraits ont permis d'identifier en amont les caractéristiques des participants, et surtout leur positionnement par rapport à la problématique traitée.

Ainsi, deux groupes distincts ont pu être formés faisant varier les participants et les organismes représentés, afin d'obtenir des conclusions et des points de vue différents :

Daniel Bernard	Membre du CESER Centre, commission aménagement de l'espace. Ancien cheminot
Nathalie Dabert	Chargée de mission Développement Durable Agenda 21 au Conseil Général d'Indre-et-Loire
Benoît Grunberg	Chef de projet de l'entreprise Géovélo (SIG pour usagers du vélo)
Laure Huguenin	Directrice adjointe de l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine (OE2T)
Astrid Jacques	Chargée du SCOT du Nord-Ouest de la Touraine, élue communautaire de la C.C. Touraine Nord-Ouest, élue à Ambillou
Jérôme Vaugoyau	Chargé d'étude développement économique et aménagement à la C.C. du Castelnaudais
Christelle Mioland, Yvann Berthelot, Marie Mériaux	Etudiantes en 5 ^{ème} année d'ingénieur à Polytech'Tours, Département Aménagement

Tableau 5. Composition du groupe 1

Isabelle Brule	Chef du pôle aménagement, direction des infrastructures et des transports au Conseil Régional du Centre
Véronique Samuel	Chargée des déplacements, service urbanisme et habitat de la DDT Indre-et-Loire
Olivier Schampion	Chargé d'étude déplacements à l'agence d'urbanisme de l'agglomération tourangelle (ATU 37)
Frédérique Tallois	Chef de projet SCoT de l'agglomération tourangelle (SMAT)
Jean-François Troin	Représentant régional de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
Fanny Arthaud, Anne-Laure Le Ny, Emilie Rondeau	Etudiantes en 5 ^{ème} année d'ingénieur à Polytech'Tours, Département Aménagement

Tableau 6. Composition du groupe 2

Pour initier une discussion sur la mobilité et le périurbain et configurer le débat des professionnels, différents sujets de travail collectif ont été identifiés. Afin de lancer la réflexion sur le périurbain et ses problématiques en matière de mobilité et de durabilité, un diagnostic réalisé préalablement par le groupe d'étudiant leur a été présenté. Puis différentes phases étaient proposées pour favoriser les échanges au cours de la matinée : l'élaboration d'indicateurs de la mobilité durable, puis les pistes d'actions pour une mobilité durable. La démarche proposée veillait à la collaboration de tous les participants.

Les deux groupes de travail ont été entièrement enregistrés (audio et vidéo), ce qui a permis une retranscription détaillée des débats et une analyse des représentations mises en évidence par le discours et les comportements lors de l'entretien de groupe.

Le *focus group* a permis de dépasser la vision théorique de la mobilité et du périurbain, suggérée par de nombreux articles. Il a également dépeint le jeu d'acteurs et les gouvernances qui ont lieu sur cet espace en pleine mutation. Toutefois, les discours récoltés restent politisés et sans réelle évolution du début à la fin de l'entretien. Les participants, comme cela était attendu, n'ont pas réellement cherché à se « mettre en danger » à travers leur discours, ils ont conservé le point de vue qui doit être le leur, en tant que représentant de tel ou tel organisme. On pourrait presque conclure que cette demi-journée n'a pas vraiment abouti sur un débat, ce qui aurait favorisé l'avancée de la réflexion sur des problématiques actuellement stagnantes, mais plutôt sur un cordial échange de point de vue : chacun a donc campé sur ses positions. C'est bien là l'avantage de l'entretien collectif, que de permettre d'avoir un point de vue relativement « stable » chez les personnes (contrairement à l'entretien individuel qui peut mettre à jour des nuances potentiellement infinies. On peut ainsi constater que l'emploi de la méthode du focus group est adaptée à la compréhension de la représentation des acteurs, et beaucoup moins à un travail de remise en cause de ces représentations. Les deux groupes formés étaient volontairement thématiques (l'un tourné vers la thématique de la mobilité et des transports, l'autre tourné vers la question de la planification des territoires périurbain). Cette composition des groupes visait à rassembler au sein d'une même équipe des personnes qui étaient plus ou moins du même avis afin de faciliter l'explicitation des représentations, et qu'émergent les convergences d'opinion.

Principes de l'analyse

Deux types d'analyse ont été produits à la suite de la retranscription des discours. Le premier a consisté en une analyse des domaines lexicaux, de la temporalité des domaines traités et des couples de termes qui émergeaient, dans l'optique d'une lecture transversale de chaque groupe de travail. Dans un second temps, la position de chaque acteur a été décrite en fonction de son métier et de la structure qu'il représentait.

Domaines lexicaux

Les redondances des termes les plus couramment employés dans les discours des acteurs ont été analysées. Ils ont été répertoriés et regroupés en domaines lexicaux afin de pouvoir les comptabiliser.

Domaine	Termes	Nombre de fois dans le texte	Total	Moyenne (%)
Social	social	14	135	19,97
	homme	0		
	personne (s)	24		
	population (s)	15		
	gens	69		
	familles	2		
	ménages	11		

Tableau 7. Extrait du tableau du groupe 1

À partir de ces comptages, l'importance relative de chaque domaine a été comparée, ce qui a mis en évidence les thématiques les plus abordées dans chacun des deux groupes et fait ressortir les pensées, les directions et les aspirations des acteurs, au-delà d'une compréhension globale. À travers cette méthode d'analyse sont présentés les principaux référentiels qui font sens pour les acteurs dans la problématique de la mobilité durable.

Temporalité des domaines traités

Pour compléter cette analyse, nous avons observé à quel moment intervenait chacun des domaines. Tous les domaines ne sont pas apparus au même moment pendant l'entretien collectif. Le groupe de travail s'est composé de trois phases : la validation du diagnostic critique sur la mobilité et le périurbain dans l'Indre-et-Loire, l'identification des principaux facteurs qui influencent la mobilité périurbaine et sa durabilité et, enfin, les pistes d'actions et orientations qui pouvaient favoriser des déplacements plus durables dans le périurbain. Il est apparu intéressant d'identifier ces différentes temporalités afin de voir quel(s) domaine(s) était(en)t les plus importants à chacune de ces phases. De plus cette méthode permet d'apporter un élément de comparaison supplémentaire entre les deux groupes, afin de voir si les acteurs sortaient de leur discours habituel relatif à leur domaine de compétence, ou non.

Suite à l'identification de ces temporalités, un schéma synthétique a pu être réalisé afin de mieux représenter le déroulement de chaque groupe de travail.

Couples de pensée

A la suite de l'analyse des temporalités, est apparu que certains domaines étaient abordés simultanément, formant ainsi des couples de pensée résumant assez bien les représentations des acteurs et leurs associations de pensée. Ils mettent particulièrement bien en avant les liens implicites entre chaque domaine.

Les acteurs : leurs discours, leurs organismes

Une dernière analyse orientée plus particulièrement sur les acteurs et leurs discours a été réalisée. Il s'agissait de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse considérant que dans les conditions du *focus group*, les acteurs ne sortent pas de leur « position sociale et professionnelle ». Pour chacun des acteurs, les domaines lexicaux qu'il mobilisait ont été identifiés et mis en correspondance avec son champ d'action et de compétence. Nous avons également cherché à déterminer si les réflexions collectives avaient été orientées plus particulièrement par un acteur ou un couple de professionnels ; si chaque acteur était intervenu de la même manière au cours du groupe de travail.

Suite à ces analyses, un schéma de synthèse a été réalisé. Il a été construit sous forme d'une fiche résumant pour chaque acteur son type de discours, mais également ses principales réflexions.

Constitution des groupes

La constitution de deux groupes de travail distincts a été pensée dans l'optique d'obtenir des conclusions et des points de vue différents.

Le premier groupe était plutôt diversifié : les participants provenaient d'institutions aux périmètres de gouvernance variés (Communauté de communes - SCoT du Nord-Ouest de la Touraine, Département, Région Centre et même l'échelle nationale pour l'association Géo Vélo). En outre, les professions représentées ciblaient plusieurs thématiques : l'économie, le développement durable (agenda 21), l'observatoire des tendances économiques, les déplacements et même une « multi-compétences » avec la chargée de mission du SCoT. Ce panel a produit des conclusions sur plusieurs thématiques, en plaçant les populations au cœur des projets. Par ailleurs, ce groupe s'est déroulé de façon très autonome, sans réelle intervention des animateurs qui préféraient ne pas freiner le débat. Diverses pistes d'actions ont donc été envisagées.

A l'inverse, le second groupe était constitué de professionnels aux thématiques communes : infrastructures/transport et déplacement. Seule une personne pouvait être considérée comme un généraliste, le représentant du SCoT de l'agglomération tourangelle. Les périmètres d'actions des institutions représentées étaient variés : l'agglomération tourangelle, le département, la région et le niveau national avec la fédération nationale des usagers de transport (la FNAUT). Ce groupe, aux caractéristiques professionnelles communes, avait l'habitude de travailler ensemble ; la plupart des participants se connaissaient déjà. Ce fait a certainement influencé les résultats : le débat, ou plutôt le consensus général, a abouti sur des orientations communes, tournant la plupart du temps autour des infrastructures et des transports. Le groupe d'étudiant qui avait pour rôle d'animer a toutefois essayé à plusieurs reprises d'élargir le débat en questionnant les acteurs sur la thématique environnementale ou sociale. Mais le débat est resté cantonné à des solutions techniques tournant autour de la thématique « sectorielle » des participants.

Ces deux groupes de travail ont bien illustré le jeu d'acteurs complexe qu'offre les domaines d'intervention du périurbain et de la mobilité. Il a aussi permis de mettre en évidence les problèmes de gouvernance et la complexité de l'orientation des politiques de la mobilité et du périurbain de demain. Son analyse plus approfondie suggère des réponses dépassant les dires de convenance et rendant explicite des représentations divergentes selon l'échelle d'intervention ou le type de politique menée dans le milieu professionnel.

A2.2. Les principales « idées reçues » sur le périurbain durable

Les résultats énoncés dans les parties suivantes sont issus des tableaux, situés en Annexe 1.

Domaines lexicaux

Groupe de travail 1

Le comptage des termes par domaine lexical, a montré que le groupe 1 s'était plutôt attaché aux thématiques « social », « transport » et « gouvernance ». En effet, ce sont des domaines qui ont été abordés tout au long du groupe de travail et qui sont cohérents avec la thématique de travail proposée.

Ce constat est toutefois à nuancer. Ainsi, les termes du domaine « social », relatif à la population, sont apparus un grand nombre de fois (135) au cours des discours du premier groupe de travail. Cependant, tous les acteurs n'ont pas accordé autant d'importance à cette thématique. En observant plus précisément la retranscription, on note qu'Astrid Jacques, en charge du SCoT Nord-Ouest de la Touraine, se référait le plus souvent à ce domaine mais de façon très générale, par l'intermédiaire du mot « les gens ». Son objectif était de faire le lien entre les politiques mises en place et la façon dont la population la ressentait, qui devait selon elle être prise en compte dans l'action. Dans l'ensemble, ce thème était plutôt abordé

dans le sens où le périurbain et sa configuration a des impacts sur la population et qu'il est nécessaire de prendre en compte ces effets, parfois négatifs, dans les différentes politiques.

En ce qui concerne le « transport », domaine qui a été mentionné 132 fois, et à travers tous les aspects qu'il comporte (covoiturage, train, transport en commun...), une prédominance a toutefois été observée pour les mots « train » et « transport en commun » (16 fois pour chaque terme). Le transport des acteurs est ainsi le transport collectif, considérant par-là que la voiture individuelle n'est pas ou moins un objet des politiques d'aménagement. Le domaine « infrastructure » qui lui est fortement lié, a quant à lui été largement moins abordé (30 fois). Mais parmi les différents termes recensés au sein de ce domaine, celui ayant le plus d'importance était le mot « gare » (14 fois), qui était associé à des considérations sur les types de transport présents à ces nœuds, dans des logiques de rabattement et également pour mettre en avant l'efficacité du train par rapport à la voiture (temps de parcours d'une gare à une autre). Il en est de même pour le domaine des « déplacements » qui n'a été évoquée que 53 fois, ne comprenant que deux mots très généraux « déplacement et mobilité ». La moindre place de ce domaine des déplacements est significative de la moindre importance qui est donnée au diagnostic (dans lequel on retrouve ces déplacements) par rapport aux actions d'aménagement (qui vont-elles mobiliser les domaines des infrastructures et des transports publics).

Enfin pour le domaine « gouvernance » (apparu 123 fois), le terme « Département » a été le plus souvent utilisé (45 fois). Cependant, les mots composant cette thématique (Pays, Communes, Communauté d'Agglomération, Région...) possèdent une double signification, puisqu'ils peuvent renvoyer à des échelles de gouvernance, et à leurs institutions, mais également être employés pour parler du territoire. Dans ce groupe de travail, les termes ont été utilisés dans les deux sens, avec cependant une prédominance pour leur référence au territoire. Cette tendance est confirmée par le recensement du terme « territoire » en lui-même. Mais, les acteurs ont parlé de la gouvernance en tant que telle à la fin du temps de travail. Cette analyse du domaine de la gouvernance permet de mettre en évidence que pour ce groupe l'une des questions centrales de la mobilité durable était de trouver l'échelle pertinente d'action, c'est-à-dire le territoire de référence de ces mobilités qui dépassent bien souvent les périmètres institutionnels.

Certains domaines sont apparus moins fréquemment, mais proportionnellement aux autres thèmes, ils sont tout aussi importants. Pour dépasser le simple comptage qui met en valeur la prépondérance d'une thématique, après avoir recensé tous les termes, nous avons réalisé une mesure relative. C'est le cas des domaines « phénomènes de société » (5,62%) et « révolution des mentalités » (2,37%). Le premier a été employé pour décrire le périurbain (32 fois), mettant en avant l'idée d'une dynamique en marche qui était loin de s'amoindrir. Dans ce domaine était également évoqué, associé au périurbain, un risque de « paupérisation » dans certaines communes. En ce qui concerne la « révolution des mentalités », le terme de « choix » est beaucoup intervenu pour signifier le fait que la population effectue un choix d'installation mais, du point de vue des acteurs, ne mesure pas toutes les conséquences et souhaiterait garder les mêmes avantages qu'elle avait en ville. Est alors mis en évidence le jugement de valeur que porte les acteurs sur le choix des populations : celles-ci font un choix « mauvais » et en subissent les conséquences. Ce domaine englobe plus largement les termes de « prise de conscience, choix, changement/révolution des mentalités », qui révèlent des prises de position fortes de la part des acteurs de la mobilité et du périurbain (élus, professionnels de l'aménagement du territoire, politiques, habitants). Le périurbain comme mode de vie ne laisse pas indifférent. Les acteurs sont en attente d'un changement de comportement des populations qui ne soit pas seulement le fait des politiques d'aménagement, mais aussi le fait d'actes citoyens. Dans ce domaine lexical particulier, les acteurs ont mis en évidence leur positionnement par rapport à une population qui se « tromperait » en faisant le choix d'habiter en périurbain.

Enfin, le domaine le moins abordé est celui de l'« environnement », avec une moyenne inférieure à 1%. Ce constat pose des interrogations, puisque la durabilité, thématique de la matinée, sous-entendait de parler du développement durable. Est-ce un oubli de la part des acteurs de ne pas traiter de cet aspect des projets d'aménagement ? Ou les acteurs sous-entendent-ils cet aspect directement dans les propositions qu'ils ont pu énoncer ? Ni la protection de l'environnement, ni la réduction des pollutions n'ont été mentionnés comme « reliés » à la problématique d'une mobilité durable en périurbain. Mais lorsque l'on regarde plus en détail les paroles des professionnels, on observe qu'ils émettent des propositions sous-entendant une prise en compte du développement durable, comme par exemple dans la mise en place de transport en commun au niveau des échangeurs autoroutiers. Cependant ces effets « environnementaux » d'une politique de réduction de l'usage de l'automobile ne sont pas explicitement identifiés dans les enjeux de la mobilité durable.

Groupe de travail 2

D'une manière générale, nous remarquons que le groupe de travail n°2 a traité en majorité des domaines « transport » et « infrastructures » avec un total de 156 termes pour le premier et 136 pour le second. Cette importante représentation est cohérente avec le thème de travail (mobilité et périurbain) mais aussi avec les métiers des personnes constituant ce groupe. En effet, la majorité travaillait au sein des départements « transport » de leurs organismes.

A l'inverse, le domaine appelé « social », a été peu abordé (57 fois). Or, ce domaine illustre la dimension humaine dans les opérations et les projets, ce qui pousse à s'interroger sur la place que les professionnels du transport accordent aux populations destinataires des opérations qu'ils projettent. Ce constat renvoie à une critique qui est souvent adressée aux professionnels et aux chercheurs dans ces domaines : à savoir une posture « macro », considérant des flux plus que des trajectoires individuelles, et s'intéressant à l'efficacité de l'infrastructure plus qu'à sa « qualité » et à la dimension humaine du besoin. Comment se justifie cette absence ? Les participants du groupe n°2 travaillant plus particulièrement sur la question des transports ne sont pas amenés dans leur métier à gérer ou à prendre en compte la problématique humaine et sociale de la mobilité (comme peuvent le faire les acteurs plus généralistes qui composaient le groupe 1). Sans affirmer que la dimension sociale des projets d'aménagement ne les intéresse pas, nous pouvons cependant en déduire que ce type de personnes, en charge de problématiques techniques et complexes touchant aux systèmes de transport, sont dans une démarche opérationnelle qui ne sous-tend pas du tout le même type de réflexion que les personnes en charge des projets de territoire (SCoT) ou de démarches intégrées (agenda 21). C'est pourquoi la prédominance des domaines transport et infrastructure, renvoyant aux solutions techniques, par rapport au domaine social, qui renvoie lui plutôt au diagnostic et aux enjeux peut s'expliquer par le profil opérationnel de ces acteurs.

Par ailleurs, le domaine lexical le moins abordé est celui de l'environnement avec seulement 10 termes. Ce dernier constat est étonnant compte tenu que la portée environnementale représente un enjeu incontournable des politiques d'aménagement actuelles. Il est donc plus probable que cet enjeu ait été « sous-entendu » dans les discours sans être énoncé spécifiquement. Toutefois, les professionnels de l'aménagement, malgré leurs compétences transport dans laquelle les questions d'énergie et de réduction des émissions est pourtant largement développée, n'ont pas utilisé le terme « environnement » et par conséquent, n'ont pas pris en compte ouvertement ce domaine.

De plus, le domaine de la « gouvernance » est apparu de très nombreuses fois (185) représenté par de nombreux termes. Les termes « Département, Agglomération et Communes » sont apparus en nombre important. Nous n'avons pas réalisé de différenciation entre le département, comme territoire et le département comme synonyme du Conseil Général. C'est pourquoi ce nombre est à relativiser et à replacer dans le contexte des

phrases. Néanmoins, ces termes illustrent la présence et le questionnement perpétuel des problèmes de gouvernances et de compétences.

En approfondissant l'analyse par l'identification des poids relatif des termes, certaines thématiques ressortent telles que celle de la densité a été évoqué 43 fois, représentant 5,5% des domaines et termes repérés. Nous pouvons relever que si les « déplacements », la « densité », et le « phénomène de société » ne sont apparus que plus rarement, ces derniers ont quand même été des thématiques importantes du débat. Le domaine « déplacement » qui est constitué de deux mots, représente 3% des échanges. Le terme « périurbain » apparaît dans le domaine « phénomène de société » ; même s'il est peu présent, il reste sous-entendu dans le discours des professionnels, considéré comme un espace particulier où intervenir. En outre, la fréquence de l'emploi de la notion de densité conforte l'idée que les professionnels envisagent aujourd'hui, des opérations de plus en plus denses en opposition avec les formes urbaines traditionnelles du périurbain. Le périurbain est ainsi évoqué en contrepoint à la densité.

Un domaine, malgré son poids relatif faible (3,7%) est à souligner : c'est celui de la « révolution des mentalités ». La présence de ce domaine montre que la mobilité et le périurbain suscite un débat sociétal, qui prend en compte les populations au-delà des questions techniques ou politiques. Il en est de même pour le domaine « outils », qui représente une part faible de la discussion, (concentrée sur la dernière phase de l'entretien), mais qui a été tout de même abordé, les professionnels cherchant à identifier des solutions pour l'avenir.

Synthèse des deux groupes

Les domaines lexicaux mis en évidence n'ont pas été abordés de manière similaire au sein des deux groupes. Cependant, il est à noter que le domaine « transport » reste le plus représenté, ce qui est cohérent puisqu'il s'agissait bien là du thème de la matinée de travail. Toutefois, la mobilité qui était plus particulièrement la thématique de la matinée, recoupe certes le transport mais aussi les déplacements qui ont été un domaine beaucoup moins mobilisé. En effet les professionnels de l'aménagement ont tendance à réduire la mobilité à ses techniques (des modes de transport) et à ses lieux (les infrastructures). Cela s'explique par le fait que leur métier intervient de manière privilégié sur ces deux objets, et ne vise pas en soi à connaître la mobilité dans toutes ses dimensions (sociale, temporelle, individuelle, etc.). Un autre domaine, important lui aussi, a été la question de la gouvernance. Il est toutefois à nuancer puisque dans la plupart des cas, les termes correspondant à ce domaine étaient plutôt employés dans le sens de l'échelle du territoire en référence que dans le sens de l'institution en tant que telle. Encore une fois, ce constat insiste sur la forte spatialisation des problèmes d'aménagement : résoudre un problème complexe consiste déjà à se mettre d'accord sur l'échelle pertinente à laquelle aborder ce problème. Le domaine de la gouvernance, fortement représenté renvoie donc à la question de la méthode d'action, qui certes est influencée par la coordination des acteurs, mais aussi par le partage d'une définition spatiale du problème (échelle pertinente).

Au final, les différences entre les deux groupes montrent bien la complémentarité qui est à l'œuvre dans le champ professionnel de l'aménagement-urbanisme entre des profils techniques et opérationnels et des profils généralistes et stratégiques. Il reste à noter que le domaine « environnement » n'a pas été abordé directement, ce qui lui donne une place peu importante dans le débat, alors que celui-ci incluait la thématique de la durabilité. A ce sujet, il faut noter qu'une partie non négligeable des propositions effectuées dans les autres domaines ont un effet implicite sur le développement durable et sur la dimension environnementale. C'est pourquoi ce résultat montre plutôt la tendance très majoritaire à concevoir la dimension environnementale de manière intégrée à l'approche territoriale.

Temporalité des domaines traités

Groupe de travail 1

Partie 1 : diagnostic	Partie 2 : enjeux	Partie 3 : propositions
Transport		
Infrastructures		
	Révolution des mentalités	
Phénomène de société		
Outils		Outils
Domaine économique		
		Densité
Gouvernance (territoire)		Gouvernance
Social		

Figure 12. Temporalités des domaines traités par le premier groupe

Les thématiques « transport », « phénomène de société », les domaines « économique » et « social » ont ponctué l'ensemble du discours des professionnels. Ces domaines ont cependant été rythmés par d'autres thèmes. Ainsi, nous pouvons voir que le domaine « transport » a été au fur et à mesure complété par les thèmes « infrastructure », via les réseaux, les gares..., mais également par le domaine « révolution des mentalités », envisageant les changements de comportements et les choix de mode. Le poids économique des transports n'a pas non plus été ignoré au cours des discussions, abordé à travers l'idée qu'ils engendrent un coût tant au niveau des particuliers, qu'au niveau des institutions qui les mettent en place. Enfin dans la dernière partie, le transport a été repris mais cette fois-ci posant la question de l'échelle de gouvernance pertinente pour l'organisation et la gestion des politiques de transport en commun.

Par ailleurs, le thème « phénomène de société » a lui aussi été évoqué tout le long de l'entretien. Il est intervenu au début de la discussion pour décrire le phénomène périurbain, touchant tous les territoires et toute la population. Il a été complété, associé avec les domaines « outils », « social » et « économique » lorsque les acteurs ont travaillé à cerner les enjeux du périurbain.

Le domaine « économique » a présenté une variété d'usage au cours des discussions. Ainsi, au début, les termes coûts et prix ont été utilisés principalement pour justifier le choix des habitants de s'installer dans le périurbain. Puis ce domaine a servi à expliquer l'organisation du territoire, avec les termes « pôles, emploi, service, économie et dynamisme ». Enfin, les notions de coût et de prix ont une nouvelle fois été mises en avant, mais cette fois en référence aux politiques de transports publics.

Enfin, la dernière partie du travail de groupe, consacrée aux propositions et à la recherche d'outils efficaces du point de vue de la durabilité, a été le temps d'apparition du domaine de la densité, mais surtout à travers des propositions sur les infrastructures et la densité aux nœuds du réseau.

Groupe de travail 2

Partie 1 : diagnostic	Partie 2 : enjeux	Partie 3 : propositions
Infrastructures		
Transport		
Social		Social
Révolution des mentalités		Révolution des mentalités
Phénomènes de société		Phénomènes de société
Domaine économique		
		Densité
Gouvernance		Gouvernance
		Outils

Figure 13. Temporalités des domaines traités par le deuxième groupe

La thématique des transports a ponctué tout le débat, celle des infrastructures avec les termes tels que « gares », « axes », « lignes » a aussi très fréquente. A l'inverse, le domaine « social » est intervenu principalement dans la première et la dernière partie, renvoyant tantôt à un élément du diagnostic et du constat et à un levier de l'action (entendu notamment en termes de changement des comportements). Le domaine « révolution des mentalités » a été associé au précédent aux mêmes moments, tout en étant plus présent dans la partie des propositions concernant la mobilité dans l'avenir. Celui des « phénomènes de société » n'est intervenu qu'en première partie, comme constat expliquant la mobilité importante et le phénomène de périurbanisation en Indre-et-Loire.

Par ailleurs, le domaine économique a été mentionné dans les trois phases mais en n'employant pas les mêmes termes. Par exemple, les mots « zones d'activités et services » sont apparus dans la validation du diagnostic et comme facteurs de la mobilité. A l'inverse, les mots « emplois, dynamisme économique et coûts » se situaient plus particulièrement dans la deuxième et troisième partie. On peut en conclure que ce domaine reste important dans la compréhension des mobilités et du périurbain pour les acteurs. Toutefois, il est nécessaire de souligner que le terme « coût », présent 34 fois, accompagnait toutes les pistes d'actions mentionnées par les professionnels.

Le domaine de la « densité » n'est apparu que dans la dernière partie comme perspective pour atteindre la durabilité. Celui de « la gouvernance » quant à lui, a été utilisé lors de la première partie avec les termes « communes, département », utilisés comme synonyme de territoire, et dans la dernière, dans leur sens institutionnel comme échelles institutionnelles. Les orientations ont soulevé plusieurs questions de compétences, d'appartenance et de gouvernance. Et pour finir, le domaine « outils », peu présent dans la retranscription est intervenu majoritairement dans la dernière partie englobant les moyens ou conséquences des mobilités. Cette mise en exergue des temporalités du discours confirme la particularité de ce groupe rassemblant des professionnels des transports et des infrastructures, sans réelle prise en compte de la population.

Synthèse des deux groupes

Malgré une organisation similaire des groupes de travail, ces schémas de temporalités confirment un déroulement différent au sein des deux groupes. Chaque domaine a été abordé mais à des moments différents et en proposant des associations elles aussi différentes.

D'après ces deux schémas, nous pouvons également voir que pour le groupe 1, quasiment toutes les thématiques ont été reprises tout au long du discours. Il s'agissait d'un fil de pensée, évoluant au cours des arguments et reprenant les idées déjà évoquées afin de les compléter. Tandis que pour le groupe 2, la discussion s'est organisée autour d'idées successives, permettant ainsi de mieux différencier les thèmes abordés.

Couples de pensée

Groupe de travail 1

Au sein du premier groupe de travail, les différents domaines revenaient assez régulièrement. Cependant, il est à noter que certains domaines intervenaient en même temps. D'une manière générale, le domaine « transport », abordé tout au long des discussions, a souvent au cœur des associations. De plus, un trio a souvent été observé ; il s'agit des domaines « transport », « révolution des mentalités » et « économique ». Ce trio était employé afin de faire remarquer que les changements de modes de transport (passage à un transport plus durable tel que le covoiturage et les transports en commun » étaient très souvent liés à une augmentation du coût des autres modes pour les individus. Cette perception des interrelations entre coût du transport et durabilité était partagée par l'ensemble des participants.

Par ailleurs, les domaines « phénomène de société » et « outils » sont intervenus en association. En effet, certains types d'outils (politiques et PASS foncier principalement) ont été reliés avec le phénomène du périurbain, afin de comprendre cette tendance et de voir comment on pouvait la ralentir. Les professionnels participant à ce groupe ont donc réalisé un travail réflexif sur d'anciens outils, pour en établir les effets pervers. Ce couple a aussi été relié au domaine « social », puisque ces outils avaient eu pour effet de causer des situations difficiles pour les populations précaires qui, profitant de ces opportunités, se retrouvaient ensuite en difficulté face au renchérissement des coûts de déplacement. Ce dernier domaine était également associé avec le domaine « économique » pour compléter la description du périurbain. En effet, dans cette interaction, ce sont les mots « coûts/prix », « choix » et « les gens » qui ressortaient le plus souvent. Ils soulignaient le fait que le mode de vie périurbain avait un impact fort sur la population (répercussion financière).

Ensuite les domaines « économique » et « densité », bien que peu utilisés, ont été employés simultanément. En effet, les acteurs montraient que le développement économique du territoire d'Indre-et-Loire se faisait principalement par pôles, possédant une dynamique propre et exerçant une influence sur les communes alentours. Pour ce groupe la polarisation était aussi l'un des facteurs de la périurbanisation.

Enfin le domaine de la « gouvernance » a été abordé à la fin et a été couplé au domaine « transport ». En effet, les acteurs ont réfléchi sur l'échelle de gouvernance la plus pertinente pour traiter du périurbain et des mobilités engendrées. Ils se sont donc attelés à passer en revue les différentes échelles et voir pour quel domaine d'action elles étaient les plus pertinentes. Il s'est avéré que les acteurs ont beaucoup pris en compte le domaine des transports pour développer leur réflexion.

Groupe de travail 2

D'une manière générale, le domaine du transport était couplé avec celui des infrastructures, tout au long des échanges. Ce phénomène peut s'expliquer par la présence de professionnels travaillant sur le transport et ayant déjà l'habitude de se réunir sur ces sujets-

là. De plus, cela indique qu'ils associent systématiquement la question du transport à celle des infrastructures (gares), signe d'une vision relativement déterministe, centrée sur l'offre et non sur la demande. Cette alliance est complétée par le domaine de « la densité » et constitue un trio. Ce fait montre ici que la densité est pensée en lien avec les modes de transport afin de constituer des pôles urbains et périurbains plus attractifs.

Toutefois, le « transport » (élément principal du focus group) est intervenu aussi en même temps que les domaines « phénomènes de société et déplacement » ; les termes transport, périurbain et mobilité se sont succédés un grand nombre de fois. Cette itération montre que les professionnels se représentent la mobilité comme dépendante de l'offre de transport (et notamment de l'offre publique), mais aussi qu'elle est une conséquence importante du périurbain. Encore une fois ces associations renforcent l'idée que les professionnels participant à ce groupe ont une vision relativement « mécanique » de la mobilité, prise dans un système de contraintes sur lequel ils agissent dans leur profession.

Par ailleurs, les thématiques de la « densité », du « social » et des « phénomènes de société » ont été réunies autour de termes tels que densification, habitants et périurbains. Ce trio s'est formé surtout dans la troisième partie de l'entretien, sous forme de pistes d'actions envisageant une mobilité plus durable. Les professionnels préconisaient de densifier les espaces de l'habitat pour lutter contre la périurbanisation. Dans cette partie du débat, ils insistaient également sur la réticence des habitants et des élus à vivre dans de telles conditions, et sur le fait que le terme densité inspirait de la crainte.

Ensuite, les domaines « coût », « gouvernance » et « outils » ont été fréquemment utilisés de concert et surtout dans la dernière partie, portant sur les propositions. Le groupe a essayé d'identifier les outils mis en œuvre dans d'autres territoires que l'Indre-et-Loire pour favoriser une mobilité durable dans l'espace périurbain. Ils se sont également interrogés sur les conditions nécessaires pour réaliser de tels projets, qui sont souvent limités par des problèmes de gouvernance et de coût financier.

Enfin, le domaine « révolution des mentalités » malgré sa faible occurrence, était relié à celui de « la gouvernance » mais aussi celui « social ». Cette association est significative des conclusions du groupe de travail : une prise de conscience est nécessaire au niveau des institutions pour initier des projets innovants, ayant une portée plus durable. Ces projets doivent aussi poser le problème à l'échelle des habitants car un changement de mentalité des populations doit accompagner ces innovations en termes d'aménagement. Les participants du groupe espèrent une prise de conscience collective.

Synthèse des deux groupes

L'étude des couples de pensée est donc très significative. Elle révèle que les dires des professionnels ont suivi le thème de la matinée de travail « la mobilité et le périurbain » en reprenant les domaines du transport, des infrastructures, révolutions des mentalités et des phénomènes de société. Elle montre aussi que les transports ne sont pas du tout considérés comme contribuant à l'épanouissement des habitants du périurbain car les domaines « social » et « transport » ne sont pas apparus ensemble. Les professionnels ont tendance à assimiler le transport à une contrainte de la vie quotidienne et non à une liberté ou à une pratique qui fait sens pour les habitants.

Par ailleurs, la densification a été plébiscitée comme solution durable par les participants du deuxième groupe de travail. Ces derniers ont ainsi structuré leurs pensées autour de cet axe et par conséquent, ont suggéré de coordonner tous les autres domaines autour de celui-ci : infrastructures et modes de transport doivent être renforcés dans les pôles du périurbain. Pour l'autre groupe, la durabilité par la densification a été évoquée, mais pour les acteurs cela pourrait avoir des répercussions négatives pour certaines personnes, surtout au niveau financier. Globalement ce groupe a été plus attentif à la dimension sociale du problème.

Enfin, l'une des conclusions de ce *focus group* est l'importance donnée par les professionnels à la prise de conscience des individus. Les politiques publiques ne peuvent résoudre l'ensemble du problème engendré par la mobilité en périurbain. Les acteurs publics doivent également chercher à ce que les habitants apprennent à vivre et se mouvoir de façon plus écologique. La solution ne réside pas seulement dans l'action collective, le problème est aussi largement individuel. Les deux groupes ont donc échangé sur le changement de mentalités nécessaire chez les habitants, mais aussi au sein de la gouvernance territoriale afin d'amorcer des projets durables.

Les acteurs : leurs discours, leurs organismes

Groupe de travail 1

J. Vaugoyeau (CC Castelrenaudais – développement économique)

- Discours très diversifié.
- Discours centré sur les problèmes de coûts et de gestion des transports en commun.
- Recherche à comprendre le périurbain et à voir à quel moment il faut agir (en amont ou en aval).
- Son discours :
 - Prendre en compte l'omniprésence de l'agglomération tourangelle dans les politiques relatives à la mobilité et au périurbain.
 - Utiliser les réseaux existants pour compléter les transports existants.
 - Mettre en place des pactes de péréquation.
 - Traiter le périurbain plus globalement que par le transport.
 - Rendre moins efficient le transport individuel grâce à l'aménagement urbain.
 - Passer à l'opérationnel.
 - Réfléchir à une échelle de gouvernance plus vaste (département) sans oublier toutes celles intermédiaires.

D. Bernard (CESER, commission aménagement de l'espace)

- Discours basé sur les études du CESER.
- Discours axé sur les transports et sur leur impact sur le développement d'un territoire.
- Son discours :
 - Arrêter de concurrencer la route et le fer.
 - Cadencer les modes de transport.
 - Développer les TIC et TAD

B. Grunberg (Géovélo)

- Discours très axé sur les transports et les interconnexions entre les différents modes.
- Prône une interconnexion avec des nœuds de transports que seraient les gares.
- Suggère une échelle de gouvernance pour la mise en place de chaque mode de transport, dont la création syndicat départemental

L. Huguenin (OE2T – directrice adjointe)

- Discours basé sur les études réalisées.
- Complète souvent les discussions, soulève les problèmes et émet des limites aux propositions mises en avant.
- Son discours :
 - Problème des mentalités : il faut accepter d'avoir des ruptures de charge.
 - Idée de rapprocher les personnes de leur travail est plutôt irréaliste.
 - La périurbanisation a des impacts sur les gens et peut avoir comme risque la paupérisation.

A. Jacques (SCoT Nord-Ouest de la Touraine)

- Discours assez diversifié
- Forte prise en compte de la population dans son discours.
- Relativise les dires des acteurs et les illustrent avec des exemples concrets.
- Son discours :
 - S'interroge sur ce qu'il faut faire au sein du périurbain pour les habitants.
 - Rappel que la population est impactée par le coût des différentes politiques.
 - Remet en cause la redensification.

N. Dabert (Conseil Général – Agenda 21)

- Discours axés sur les transports.
- Relativise l'utilisation des transports en commun : il s'agit d'un choix de la part des personnes.
- Son discours :
 - Faire des campagnes de communication sur les temps d'accès.
 - Formaliser les liens des différentes instances compétentes à l'échelle d'un territoire.
 - Le cadencement des transports permet de répondre au mieux aux besoins des usagers.

Schéma 1. Synthèse des positions des acteurs du groupe de travail 1

Les débats du premier groupe de travail ont été assez diversifiés, mais se sont surtout concentrés autour des transports et de la gouvernance, sans oublier la prise en compte des habitants (cf. Schéma 4). Même si la plupart des acteurs ont émis des propositions en cohérence avec leur compétence, certains d'entre eux ont tenté de sortir de leur discours habituel.

Les échanges ont surtout été animés par les acteurs de l'observatoire économique et de la communauté de communes du castelrenaudais. Ce dernier, pourtant chargé du développement économique, a surtout évoqué le thème du transport. Cette thématique a en effet été prédominante, puisqu'elle a été abordée par les représentants du CESER, du Conseil Général et de « Géovélo ». Ce constat nous a plutôt surpris puisque les représentants du CESER et du Conseil Général n'avaient pas, de prime abord, la compétence transport. Cependant, cette thématique a été déclinée selon différents aspects (économique, social, gouvernance, etc.) afin de proposer des solutions opérationnelles. Enfin, la représentante du SCoT Nord-Ouest de la Touraine a tenté, tout au long de l'heure de travail, d'amener une vision beaucoup plus concrète que celle proposée par les autres participants. En effet, dès qu'une politique ou une piste d'action était mise en avant, elle essayait de voir comment les habitants pourraient se l'approprier et quelles en seraient les conséquences. Elle s'interrogeait également sur la manière d'appliquer au mieux les pistes d'actions, afin de les appliquer au sein du Pays Nord-Ouest de la Touraine, son territoire, et mieux gérer les effets du périurbain sur ce territoire.

Groupe de travail 2

O. Schampion (Agence d'urbanisme)

- Discours assez diversifié, basé sur des études menées par l'agence.
- Forte prise en compte de la population dans son discours.
- Préconise un dialogue avec une multitude d'acteurs
- Son discours :
- Penser à la desserte multimodale en proposant une offre en transport en commun performante et en valorisant les modes doux.
- Densifier.
- Concept transport/commerces.
- Favoriser une mixité des fonctions urbaines.
- Remet en cause les questions de la gouvernance et s'appuie sur les documents d'urbanisme.

I. Brulé (direction des infrastructures et des transports au Conseil Régional)

- Discours basé sur ses expériences personnelles.
- Discours assez pessimiste.
- Ramène tout aux gares.
- Discours très centré sur les coûts financiers, temporels d'un projet. Les coûts apparaissent comme une vraie limite de projet.
- Son discours :
- Amener les élus à réfléchir sur le lien entre l'urbanisme et infrastructure.
- Renforcer les dessertes de transport collectif et les modes de rabattement.
- Affirme une absence de gouvernance des transports car chaque niveau de collectivités raisonne par rapport à son niveau de gouvernance.
- Suggère une évolution des zonages (planification urbaine).

F. Tallois (SCoT agglomération de Tours)

- Discours basé et référencé sur des études du SMAT.
- Affirme une coopération entre acteurs.
- Son discours :
- Projet de développement du SCoT sur un réseau de transports collectifs performant.
- Densifier autour des infrastructures (politique affichée du SCoT) et prévoir un rabattement modal.
- Il faut des outils + une prise de conscience des élus et une cohérence entre les différentes autorités organisatrices de transport.

V. Samuel (DDT déplacements)

- Discours assez négatif.
- Volonté de l'Etat de densifier, visible lors du Grenelle II de l'Environnement.
- Préconise liaisons de transport et leur mode

JF. Troin (FNAUT et professeur émérite du CESA)

- Remet en question toutes les données, les lois.
- Prône une mixité des fonctions

Schéma 2. Synthèse des positions des acteurs du groupe de travail 2

Le schéma ci-dessous illustre les propos de chacun des participants. D'une manière générale, les débats se sont centrés sur les modes de transport, les infrastructures et la densification autour de certains pôles ou axes. Ces professionnels, plus spécialisés dans les transports ont énoncé des solutions afférant à leurs domaines.

Nous observons des échanges différents selon les organismes représentés. Le représentant de l'agence d'urbanisme ayant l'habitude de travailler avec celui du Syndicat mixte de l'Agglomération Tourangelle, les pistes d'actions proposées faisaient l'unanimité entre ces deux individus. Positionnés comme « alliés » ils essayaient de mener la discussion avec la Région ou la DDT, en insistant sur des études communes ou complémentaires qu'ils pourraient mener. La représentante du Conseil Régional s'est focalisée elle sur les gares et l'aménagement de leurs abords, et limitait toutes nouvelles pistes de réflexion en utilisant l'argument du coût financiers. Sa vision était donc celle d'une gestionnaire. En outre, la personne de la DDT s'affichait plus particulièrement comme représentante de l'Etat que du Département et portait un discours plus politique et moins opérationnel que les autres participants. Elle s'accordait sur la densification autour des pôles d'échange, en précisant qu'il s'agissait d'une volonté portée par l'Etat depuis le Grenelle II de l'environnement. Enfin le représentant de la FNAUT, aussi ancien professeur de géographie, s'est plutôt positionné dans focus group comme un enseignant averse de questions et superviseur. Toutefois, il participait des propositions en suggérant une mixité des fonctions au sein d'un même bâtiment, permettant ainsi d'augmenter la plurifonctionnalité des espaces périurbains.

Synthèse des deux groupes

Les échanges menés dans le cadre des entretiens collectifs n'ont pas été l'occasion pour les acteurs de redistribuer les rôles et de s'extraire de leur fonction. Ils ont gardé les mêmes orientations et ne sortaient pas du discours de leurs institutions respectives. Cette exercice montre bien la nature des relations et du fonctionnement habituel entre les différents organismes : une coopération certaine sans réel débat ou prise de risque.

Par ailleurs, la thématique du débat, qui portait sur « la mobilité et le périurbain dans le département » n'a pas du tout amené les acteurs à traiter de la dimension environnementale de la durabilité en périurbain. Les participants ont initié des solutions concernant une mobilité plus durable mais n'ont pas abordé directement le coût écologique qu'engendraient tous ces mobilités. Les professionnels ont eu tendance à définir le périurbain comme un espace non durable, occasionnant beaucoup de déplacements, mais n'ont pas été curieux de chercher ensemble des leviers de durabilité qui pourraient pourtant s'y faire jour. Ils se positionnent par rapport au périurbain comme des « censeurs », devant limiter les abus commis dans ce type de territoire. Cette position des professionnels de l'aménagement est très proche de l'esprit des textes de loi qui encadrent leur action : limitation stricte de l'étalement et réduction des déplacements et des émissions.

Même si l'un des deux groupes a été plus attentif au problème rencontré par les habitants, ils associaient les conséquences subies (augmentation du prix de l'essence) au prix à payer de leur « pêché originel » : avoir fait le choix de l'installation en périurbain. Enfin les discours produits par les professionnels ont également fait ressortir leur grande préoccupation quant à un contexte de crise (le coût financier a été systématiquement évoqué, que ce soit en matière de déplacement, de nouveaux projets, de nouvelles infrastructures). L'action publique étant elle aussi touchée par la diminution des moyens financiers. Même s'ils sont convaincus qu'une politique de l'offre et notamment axée sur le transport en commun, est l'une des solutions, ils sont également conscient que cette offre est conditionnée par les capacités financières de leurs institutions respectives. C'est pourquoi ils entrevoient le changement de mentalité, l'auto-organisation des habitants du périurbain (covoiturage, etc.) la prise de conscience écologique comme des leviers, permettant de pallier cette diminution de la capacité d'action des pouvoirs publics.

A3. Les modalités d'action pour un périurbain durable en Touraine

Les professionnels ont confirmé le déséquilibre, au sein du territoire départemental, entre l'agglomération tourangelle et les pôles secondaires d'Amboise, Chinon, Loches et Château-Renault. Un des groupes a même souligné la dissymétrie Nord/Sud d'une part et Est/Ouest d'autre part : le Sud est un territoire rural là où le Nord est urbanisé, et les communes de l'Est sont plus riches et dynamiques qu'à l'Ouest.

En outre, l'analyse cartographique présentait des réseaux de transport organisés en étoile sur Tours et une offre diversifiée sur le département mais insuffisante dans le Sud du territoire. Cet état des lieux est partagé par les participants.

S'appuyant sur une base commune illustrée par les cartes, les deux groupes de travail ont tenté de proposer des solutions favorisant des mobilités plus durables. L'intermodalité a fait l'unanimité dans un territoire assez bien desservi par les différents réseaux (ferré, routier, transport en commun) ; donnée nécessaire pour initier le développement de modes de transports alternatifs au véhicule particulier. La réalisation d'un tram-train a été envisagée pour desservir des zones situées à 20, 30 voire 50km du centre-ville de Tours, en supprimant le problème de rupture de charge qui tend habituellement à dissuader les usagers. D'autres solutions proposées envisageaient la création de parking-relais au niveau des échangeurs autoroutiers, nombreux sur le département. Ces échangeurs pourraient être reliés par une ligne de transport en commun en site propre entre les divers pôles stratégiques de l'agglomération. De plus, les participants ont attesté que ces politiques sont parfois déjà engagées, notamment par du Conseil Régional qui étudie et favorise le rabattement automobile sur les gares, desservies également par les cars. Par ailleurs, les professionnels ont insisté sur l'obligation de prendre en compte l'ensemble des déplacements quotidiens, et non pas seulement les déplacements pour motif travail qui ne représentent que 30% des flux contraints. Ils ont également reconnu que la diversité des motifs de déplacement était souvent peu intégrée dans les schémas de réflexion et d'organisation des transports.

Par ailleurs, l'un des groupes de travail a envisagé l'évolution technologique de la voiture comme une des solutions favorisant la durabilité des territoires, dans le sens de la question soulevée par Aubertel et Bonnet : « l'automobile est-elle l'ennemie de la mobilité durable ? » (2006). Les professionnels ont débattu de cette question, s'appropriant ainsi les réflexions du champ scientifique, et ont reconnu qu'avec les nouvelles potentialités technologiques, la voiture peut s'inscrire dans une démarche globale plus environnementale.

Les deux groupes de travail ont dirigé leur débat de manière différente quant aux problèmes soulevés par la périurbanisation. L'un a abordé la périurbanisation en termes de gouvernance et insisté sur l'inexistence ou l'insuffisance des coopérations entre acteurs publics lors d'opérations dans un territoire diffus. Ce manque de coordination s'expliquerait par la grande diversité des niveaux de réflexion des institutions qui interviennent sur l'espace périurbain (Communes, Communautés, Département, Région, Pays). L'autre l'a envisagé en mettant en avant le manque d'infrastructures accompagnant la périurbanisation et montré l'intérêt d'une stratégie de développement (habitat, déplacements) autour des axes routiers, ferroviaires et des gares. Que ce soit un manque de coordination ou un manque de stratégie, la périurbanisation comme « non-événement » est reconnue par la majorité des acteurs présents.

Cette question portant sur la responsabilité des acteurs est récurrente dans les recherches traitant de la périurbanisation. En effet, les chercheurs de la DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires), Roux et Vanier insistent sur la responsabilité des acteurs dans ce territoire façonné par les pouvoirs publics, par des puissances économiques privés (lotisseurs, banquiers...) et par les habitants (2008). Dans ce contexte, quel est le gouvernement pertinent ? Ces chercheurs prétendent que les pays possèdent des périmètres pertinents pour se saisir de la dimension périurbaine, et plus

particulièrement pour les cas d'aires urbaines petites et moyennes (comme celle de Tours), mais ne conviennent pas pour les aires urbaines plus grandes. Pour les Pays -de-la-Loire, Roux et Vanier considèrent que les couronnes périurbaines sont quadrillées convenablement par les EPCI, donc bien couverts, mais ce morcellement freine la cohérence des stratégies qui y sont poursuivies (2008). Quant au SCoT, même si sa procédure semble la mieux adaptée dans sa logique d'ensemble, elle présente la géographie la plus défailante en termes de périmètre. Les chercheurs ajoutent que les PNR constitueraient une voie d'avenir car ils incluent des communes périurbaines et présentent des configurations qui pourraient s'avérer décisives dans le périurbain. Donc pour Roux et Vanier, l'espace périurbain n'est pas démunie de cadres politiques pour le gouverner. En superposant les quatre cartes de gouvernance précédentes, peu ou pas de communes échapperaient à ce périmètre. Il faut simplement une meilleure coordination des projets de territoire (Roux et Vanier, 2008).

En outre pour favoriser une mobilité plus durable, les deux groupes de travail ont déclaré qu'une des solutions passait par la cohérence des différentes échelles de gouvernance, qui morcellent les territoires et freine les projets. Il a été débattu l'opportunité de créer une autorité organisatrice des transports périurbains, institution unique, pour traiter les problèmes de manière générale. Les territoires d'une telle AOT, entendu comme périmètre pertinent pour une réflexion efficace sur la mobilité durable diffèrent toutefois : le premier groupe a défendu le périmètre du département, tandis que l'autre favorisait la région. On retrouve ici la distinction entre un groupe plutôt composé d'acteurs territoriaux ayant l'habitude d'aborder le territoire de manière globale, considérant que l'échelle pertinente ne doit pas être trop grande, sous peine d'une complexité insurmontable. Le second groupe porteur d'une vision beaucoup plus sectorielle et opérationnelle de l'action publique considère lui que la maîtrise des flux doit être pensée à l'échelle de plusieurs aires urbaines interconnectées entre elles.

Par ailleurs, les deux groupes de travail appellent de leur vœux une prise de conscience de la part de la population qui perçoit le périurbain comme un espace naturel, sans réellement être consciente des effets que leurs déplacements génèrent. Cette thématique réduit la problématique de la mobilité à une activité qui n'aurait pour seule utilité que de relier un point A à un point B. Pourtant, d'après le théoricien majeur de la sociologie britannique Urry, la mobilité découle d'un besoin fondamental de l'Homme qui y trouve une certaine autonomie, un confort, un plaisir (Urry, 2005). Mais cette capacité / aptitude à la mobilité dépend de plusieurs facteurs : une aptitude personnelle à la mobilité, une maîtrise de la contrainte temporelle qui découle des infrastructures, des stationnements, de la localisation, et évidemment d'une contrainte budgétaire. En raisonnant sur la dimension systémique de la mobilité, les professionnels présents ont limité leur réflexion à la manière dont ces contraintes peuvent présenter une difficulté dans la vie quotidienne des périurbains. Ils ont soulevé à plusieurs reprises le fait que certains ménages sont captifs de ce mode de vie, ne pouvant plus se déplacer si librement à cause de la hausse du prix de l'essence. Ce phénomène qui touche un nombre non négligeable de personnes (mais qui restent cependant très minoritaires) est considéré comme un argument imparable en faveur du retour en ville. Les participants sont tombés d'accord sur le fait qu'un travail de communication sur le périurbain doit être réalisé par les professionnels afin de mieux prévenir ces « rurbains ». En l'état actuel des choses, cette méconnaissance se poursuit parmi la population, qui actuellement a peur de vivre dans les espaces dits denses. L'explication du choix de localisation dans le périurbain est ainsi trouvée dans un « désamour » de la ville et de la densité. À aucun moment n'est mentionné le manque de connaissance des « vraies raisons » de l'engouement pour le périurbain. Cette représentation des professionnels ne laisse aucune place à la diversité des situations qui conduisent à une localisation en périurbain, ceux-ci restent campés sur leur représentation du périurbain individualiste, allergique à son voisinage. Dans ce contexte le rôle qu'ils donnaient aux professionnels de l'aménagement était celui de « médiateurs de la densité »,

se devant de rassurer les personnes afin de créer des projets durables et approuvés par la population.

Ce Focus Group a fourni beaucoup d'informations sur les représentations des professionnels et sur leur manque d'idée parfois pour essayer de sortir de la dynamique actuelle. Des questions primordiales sont restées en suspens : comment lutter contre l'hypertrophie de l'agglomération tourangelle ? Comment favoriser le renforcement de pôles secondaires structurant à l'échelle du territoire départemental ? Aucun territoire précis n'a été évalué comme durable ou ayant des potentiels de durabilité, aucun modèle théorique n'a été identifié comme devant être appliqué (comme cela est fait dans d'autres territoires). Ces imprécisions peuvent révéler un désengagement des professionnels sur une thématique complexe, problématique, suscitant parfois de la peur, mais qui nécessite des évolutions afin d'initier et d'approfondir la dimension durable des projets, des territoires. Malgré la volonté affichée des professionnels par rapport à la maîtrise de l'expansion urbaine, très peu d'actions sont actuellement menées pour limiter l'expansion urbaine, et les démarches qui auraient pu y mener (de type inter-SCoT, sont écartées car trop compliquée politiquement).

Par ailleurs les échanges ne se sont pas orientés vers un territoire précis, servant d'exemple et de référence au débat. Les professionnels ont simplement cité de manière générale, les communes desservies par une gare ferroviaire, par des échangeurs autoroutiers avec des parking-relais. Le périurbain est donc bien considéré comme une « grand tout », qu'il est bien difficile de délimiter précisément. Les quelques territoires mentionnés pour leur fonction de pôle d'échange étaient implicitement associés à des potentiels leviers de durabilité de par cette fonction. Autre élément implicite de durabilité : les communes les plus denses étaient celles qui offraient le plus grand potentiel. Cependant au-delà de ces facteurs implicites, les groupes ne sont pas parvenus à s'entendre clairement sur des actions localisées.

Par exemple, lors du focus group, des professionnels ont émis l'idée de penser et aménager le territoire en suivant une logique linéaire, par axes de transports et par pôle. Cette organisation, pratiquée dans d'autres territoires sous la forme de contrats d'axe, est présentée comme permettant de dépasser les problématiques de gouvernance. Cependant de l'avis des participants, elle serait probablement compliquée à mettre en place, mais serait néanmoins efficace en matière de transport. Allant dans ce sens, les participants ont exprimé l'idée que cette gestion soit effectuée par une Autorité Organisatrice du Transport d'échelle globale, comme la Région. Ainsi la problématique du périurbain, si elle est localisée à l'échelle infra-départementale, peut susciter des réponses à l'échelle régionale.

Les quelques exemples d'actions et de préconisation cités précédemment ne masquent cependant pas le manque d'exhaustivité qui a marqué les deux groupes de travail. Cela indique selon nous que les déplacements (et leur durabilité) restent un sujet problématique pour les acteurs de l'aménagement. Même si le développement durable est un sujet d'actualité, peu d'actions sont déjà opérationnelles. Toutefois, des exemples sont connus et ont été cités comme « bonne pratique » par les acteurs, comme le concours d'idées sur la sensibilisation à la mobilité durable (Rennes métropole), ou encore les contrats d'axes (Toulouse). Cette faiblesse des actions effectives ou à mettre en place est significative d'un champ des politiques d'aménagement qui est en pleine construction. L'enjeu de la mobilité durable est considéré comme suffisamment complexe pour innover en matière de réponse à y donner. Ce qui est frappant dans la manière dont les professionnels interrogés se représentent cette innovation est le fait qu'ils sont conscients des limites de leurs propres projets. Ils tombent d'accord sur le fait que ce changement passera non seulement par des politiques d'aménagement, des discours politiques ou des incitations financières, mais aussi par une prise de conscience collective et des actions individuelles. La théorie du « think global, act local », largement médiatisée par le discours sur les « éco-gestes » est largement appropriée par les acteurs professionnels. Ils s'en remettent donc aussi à la capacité des périurbains à s'auto-organiser, ce qui révèle un changement de mentalité extrêmement

important par rapport aux principes traditionnels de l'aménagement, reposant sur l'interventionnisme et la gestion de toutes les dimensions de la vie quotidienne.

Le travail d'analyse des discours des acteurs de l'aménagement en Indre-et-Loire a mis en évidence le rapport particulier qu'ils entretiennent avec cette question de la durabilité des mobilités périurbaines. Nous pouvons faire l'hypothèse que la gestion de ces phénomènes étant un défi pour les acteurs de l'aménagement, ceux-ci peuvent se trouver finalement relativement désemparés et « feindre d'en être les organisateurs » (Ascher, 2000). Plusieurs travers semblent faire surface lorsqu'ils mettent en évidence les moyens qu'ils emploient pour gérer le territoire périurbain : d'un côté la question de l'échelle de gouvernance, qui est peu ou prou reconnue comme l'aire urbaine, mais à laquelle aucune institution ne correspond (en Indre-et-Loire) ; et de l'autre celle de l'angle d'attaque pertinent pour aborder ces questions, qui oscille entre une approche sectorielle (en termes d'offre de transport plus écologique) et une approche intégrée (au risque de se « noyer » dans les boucles de rétroaction d'un système qu'il est bien compliqué de modéliser). La durabilité souhaitée réclame donc une action concertée à l'échelle élargie de l'aire urbaine et définissant la mobilité de manière systémique. Cependant dans la réalité, les acteurs se trouvent être impliqués dans des services particuliers, traitant de problématiques sectorielles, ou à des échelles trop réduites. Entre durabilité voulue et durabilité « pragmatique », l'écart se creuse et les approches ont donc tendance à réduire le problème à une thématique d'offre de transport, de changement des comportements (l'éducation des populations ressort de plus en plus comme une « bonne pratique », aidée en cela par les agendas 21), et de règlementations d'urbanisme. Cette durabilité « pragmatique » est donc conditionnée par les outils à disposition et ne favorise pas tellement l'invention de nouveaux partenariats et de nouvelles modalités d'action, même si les acteurs les appellent unanimement de leurs vœux.

B. Du côté des individus

La recherche PériVia pose comme hypothèse fondatrice que la durabilité des espaces périurbains n'est pas une valeur en soi. La durabilité périurbaine dépend de la capacité des individus, relativement aux possibles et aux contraintes spatiales, sociales et temporelles, qui s'offrent et s'imposent à eux, à mettre en œuvre les conditions de réalisation d'un mode d'habiter respectueux de la durabilité des espaces. Ce faisant, l'approche qui a été retenue dans le cadre de l'enquête PériVia, devant ainsi permettre de sonder les conditions de la mise en durabilité des espaces périurbains, a été celle d'une observation et d'une analyse fine des pratiques spatiales, et plus précisément de l'ensemble des mobilités, à l'échelle individuelle. Partant d'un terrain d'exploration, le périurbain, lui-même cause et conséquence de cette dynamique mobilitaire, permettant aux individus de s'affranchir des contraintes de l'espace et du temps et ainsi de réaliser l'idéal pavillonnaire profondément ancré dans la société française (Raymond *et al.*, 1968), l'enquête vise ainsi à expliciter les liens et les articulations entre les dimensions individuelles et sociales, idéelles et matérielles, statiques et dynamiques, dans la réalisation d'un mode d'habiter principalement caractérisé par la capacité des individus à être mobiles. L'analyse fine des mobilités d'un ensemble d'habitants des espaces périurbains, de leurs « habitus mobilitaires » (Stock, 2004), mais aussi de l'organisation qu'ainsi ils sont en mesure d'opérer dans l'ensemble de leurs activités quotidiennes et qui déterminent plus largement leur(s) pratique(s) des espaces, doit permettre d'apporter des éléments de compréhension quant à la structuration des modes d'habiter et d'éclairer autant les phénomènes d'ancrage que les dynamiques mobilitaires qui les génèrent et les engendrent, les appauvrissent ou les renforcent.

L'avantage dont nous avons souhaité tirer parti, en faisant ce choix méthodologique « individualiste » (Cailly, 2007 ; Dodier, 2009), tient autant à la capacité aujourd'hui offerte par les technologies du géopositionnement par satellite de suivre et d'enregistrer de manière

exhaustive et avec une précision difficilement atteignable par d'autres moyens²⁹, qu'à la capacité qui est ainsi rendue possible de comprendre la diversité des situations spatiales et la complexité des logiques sociales qui en sont à l'origine. Traditionnellement, le regard porté par les chercheurs sur l'espace périurbain a pâti de cette incapacité à comprendre finement, à l'échelle microscopique, la dynamique et la diversité des pratiques spatiales. À plus forte raison encore dans les espaces périurbains où les populations sont traditionnellement plus difficiles à enquêter car davantage dispersées dans un milieu peu dense et constituées de catégories socioprofessionnelles peu disponibles pour ce type d'enquête. Quand les approches macroscopiques du périurbain se fondent principalement sur la donnée statistique, l'appartenance socioprofessionnelle et les caractéristiques socio-démographiques des ménages, pour caractériser les choix de localisations résidentielles, elles négligent, comme le souligne à juste titre Laurent Cailly (2007), la dimension « pragmatique » de ces choix. Elles ne peuvent que constater et décrire – le plus souvent avec un parti pris idéologique fort – le phénomène de périurbanisation. En réalité, elles manquent la compréhension et l'explicitation des mécanismes socio-spatiaux – leur diversité et leur complexité – à l'origine du phénomène. « Parce qu'elle néglige la dimension "pragmatique" des choix, [la méthodologie macro-quantitative, dominante en géographie] parvient mal à expliciter le sens des régularités qu'elle établit – autrement qu'à "grands coups" d'hypothético-déductions – et laisse dans l'ombre les contre-exemples de plus en plus nombreux qui semblent y échapper » (Cailly, 2007).

Prenant délibérément le contre-pied de ces approches surplombantes, la méthodologie individualiste (de plus en plus employée, en géographie notamment ; Cailly, 2007, Dodier, 2009) mise en œuvre dans le cadre de la recherche PériVia, utilisant la technologie GPS pour enregistrer la trace spatiale d'un ensemble dès lors nécessairement restreint d'individus, vise, quant à elle, à rendre visible dans un premier temps la réalité des pratiques spatiales des habitants du périurbain. Cette approche, se plaçant volontairement « du côté des individus » souhaite ainsi rompre avec les discours idéologiques dominants – sur la soi-disant « anti-durabilité » périurbaine – en permettant d'observer et d'analyser la réalité des pratiques spatiales périurbaines, avant d'en donner, dans un deuxième temps, une véritable interprétation, en recourant notamment à la parole des enquêtés, aux représentations sociales et individuelles qu'ils véhiculent. Dans le cadre de l'enquête qui a ainsi pu être menée, les pratiques spatiales individuelles sont prises comme un indicateur particulièrement pertinent du mode d'habiter périurbain, permettant de pénétrer leurs logiques, les modalités de leur déploiement quotidien et de leur inscription territoriale. Aussi, nous nous attacherons à une description fine de ces pratiques spatiales, tâchant de décrire au plus près leur inscription territoriale, leur dynamique temporelle, les contraintes familiales et sociales qui y sont afférentes, afin d'en déduire un certain nombre de régularités propices à nuancer certains jugements établis – voire à désamorcer certaines idées reçues – à propos de ces modes d'habiter qui structurent et confèrent leur consistance aux espaces périurbains. Cette première étape de l'analyse, avant d'être couplée aux discours et aux justifications produites par les enquêtés eux-mêmes, lorsque confrontés au dessin de leur spatialité révélée par le système GPS, constituera donc une étape initiale vers la

²⁹ Il est toujours possible d'obtenir, par le biais d'autres protocoles, des données approchant celles relevées par GPS – nous pensons notamment aux EMD « enquêtes ménages déplacements » et leurs questionnaires détaillés et exhaustifs réalisés quotidiennement par un enquêteur directement au domicile de l'enquêté, mais aussi aux carnets de pratiques renseignés par les enquêtés eux-mêmes –, cependant, quand la fiabilité de ces techniques, reposant principalement sur la parole et la mémoire de l'enquêté, peut être soumise à caution, le GPS apporte quant à lui une garantie sur la qualité et l'exhaustivité des pratiques spatiales des individus enquêtés. En outre, l'on peut également faire l'hypothèse – qu'il conviendrait néanmoins de vérifier – que l'équipement GPS, ne nécessitant pas durant la période d'enquête la mise en œuvre d'entretiens quotidiens approfondis ou la tenue régulière d'un carnet de pratiques, est moins contraignant pour l'individu enquêté et qu'ainsi, permettant de conserver l'entière liberté de l'individu, il est moins susceptible d'interférer avec ses pratiques spatiales. Cela étant, la technique du relevé GPS concède également certaines limites, parmi lesquelles, le sentiment – qui a valu à au moins un enquêté potentiel de refuser la démarche d'observation qui lui était proposée – d'une intrusion permanente (une sorte de « flicage ») parfois difficile à accepter.

compréhension du sens particulier que prennent les différentes formes de mobilité et d'ancrage dans la construction des rapports singuliers, et parfois partagés, aux espaces périurbains. À travers la description et l'explicitation des mécanismes qui président à l'organisation de quelques spatialités périurbaines appréhendées à l'échelle individuelle, il s'agira bien ici de poser un premier jalon pour potentiellement apporter un certain nombre de pistes susceptibles de répondre à cet objectif qui sous-tend l'ensemble de la recherche PériVia : celui du ménagement des territoires de vie périurbains pour la réalisation de leur durabilité.

L'ensemble de ces choix méthodologiques, éclairant notre démarche, explique le cheminement qui sera le nôtre dans cette partie, partant de l'observation, de la description fine d'un ensemble de cas particuliers, pour tendre progressivement vers la compréhension des conditions de réalisation des modes d'habiter périurbains, des manières collectivement partagées de « faire avec » l'espace. Ainsi, nous présenterons les résultats obtenus dans le cadre de l'enquête PériVia, en privilégiant dans un premier temps les situations individuelles. Cet exercice nous amènera, tout d'abord, à porter notre regard sur l'ensemble des situations individuelles rencontrées et observées, prises globalement et comparativement. De là, nous pourrions constater et essayer de décrire un certain nombre de caractères propres aux modes d'habiter périurbains. Puis, nous tâcherons d'extraire de l'ensemble des 37 relevés GPS réalisés quelques cas particuliers que nous approfondirons et que nous présenterons pour eux-mêmes, ceci afin de comprendre la logique nécessairement particulière et singulière qui régit la pratique des lieux géographiques (Stock, 2004). Enfin, il s'agira de s'extraire progressivement de ces quelques cas particuliers, pour au final tirer un certain nombre d'enseignements quant à la structuration des modes d'habiter périurbains et à la possibilité, dès lors, d'envisager une mise en durabilité des espaces périurbains.

B1. La mobilité révélée par les relevés GPS

Avant d'entamer cette présentation synoptique des pratiques spatiales, des modes d'habiter de ces habitants que nous avons pu enquêter, il ne nous semble pas inutile de revenir, sous la forme d'un préambule, sur quelques points méthodologiques, afin de les rappeler ou de les préciser. Tout d'abord, nous rappellerons brièvement les conditions de réalisation de cette enquête, les populations que nous avons visées, leurs spécificités, les critères qui nous ont guidés dans la construction de cet échantillon. Ce premier rappel, nous permettra dès lors d'introduire et de présenter quelques aspects techniques liés principalement au protocole mis en œuvre, la façon dont celui-ci, au même titre que l'échantillon constitué, conditionne et ainsi autorise à mettre en relief les données qui seront présentées dans cette partie. Ainsi, nous reviendrons sur la base de données qui a pu être construite grâce à l'usage de l'outil GPS, afin d'éclairer, comme nous le mentionnions en aparté dans l'introduction de cette partie, les spécificités propres, d'une part, à l'usage du matériel GPS pour relever les mobilités et les pratiques spatiales et, d'autre part, les spécificités quant à l'usage méthodologique du relevé GPS principalement comme outil pour révéler le sens des mobilités et des pratiques spatiales.

Sans revenir de façon détaillée, comme cela a été fait par ailleurs dans le cadre de ce rapport, sur la nature de l'échantillon, les raisons qui nous ont poussé à privilégier certaines populations pour sa constitution, nous pouvons néanmoins préciser à ce stade que les habitants qui ont été considérés comme périurbains, l'ont été du point de vue de leur mode d'habiter, autrement dit, du point de vue d'un ensemble de caractéristiques que l'on reconnaît aujourd'hui – sans pour l'instant remettre ces critères en question – comme typiquement périurbaines. Pour cette raison, les individus identifiés comme périurbains peuvent l'être tout d'abord du fait de la localisation de leur lieu de résidence principale dans le « géotype » (Lévy, 2003) périurbain ; dans « ces espaces, manifestement peu denses et réputés relativement homogènes, situés en discontinuité paysagère par rapport aux agglomérations urbaines » (Cailly, 2008). À ceux-là, nous avons également ajouté les

individus développant des modes de faire avec l'espace qui, par certaines caractéristiques qui leurs sont propres, recoupent les spécificités du mode de vie périurbain, caractérisé entre autres par la prépondérance des mobilités quotidiennes, principalement en véhicule automobile individuel, mais pas uniquement, par des trajets en boucle ou encore une forte programmation des parcours (Cailly, 2008 ; Dodier, 2007). Dès lors, sous certaines conditions, nous avons pu nous affranchir du seul critère résidentiel pour le choix des populations périurbaines enquêtées, afin d'adjoindre à notre échantillon des populations qui, par leurs pratiques spatiales et leurs modes de vie répondent également aux critères de « périurbanité ». À ce titre, nous avons interrogé des individus dont le lieu de résidence, en milieu urbain ou dans les espaces périurbains de l'agglomération, s'articule, par exemple, avec un lieu de travail quant à lui périurbain, nécessitant une mobilité importante de la part de ces individus. Enfin, dans une visée principalement comparative, l'échantillon a également cherché à atteindre des populations urbaines ayant elles-mêmes des pratiques de mobilité importantes à l'intérieur ou à l'extérieur de l'agglomération. Au final, l'ensemble des individus interrogés a bien répondu à cette volonté d'explorer la diversité des situations spatiales en balayant d'un extrême à l'autre l'ensemble des différents degrés d'un gradient partant du centre urbain pour atteindre les espaces périurbains les plus éloignés.

Concernant les aspects techniques de l'enquête, et plus particulièrement ce qui nous intéresse dans cette partie, à savoir la mobilité révélée grâce aux relevés GPS, il est à mentionner un certain nombre de points pratiques. Tout d'abord, l'usage du logger GPS pour ce type d'enquête, et ce, relativement à d'autres techniques traditionnellement employées, tels les questionnaires ou les carnets de pratique, s'est avérée d'une grande précision. Quand les questionnaires et les carnets de pratiques reposent essentiellement sur les déclarations des personnes enquêtées, au risque d'omettre volontairement ou involontairement certaines dimensions de leurs pratiques spatiales, la technique du relevé GPS permet d'enregistrer de façon exhaustive l'ensemble des déplacements³⁰ sur des plages horaires prédéterminées à l'avance selon les rythmes de vie des personnes enquêtées. S'il est possible, comme le souligne Dodier (2009), de recueillir par le biais des carnets de pratiques l'intégralité des déplacements des individus sur une période de temps relativement restreinte (1 à 2 semaines maximum), avec un certain nombre d'informations quant aux modes, à la fréquence, ou à la durée des déplacements, le questionnaire et le carnet de pratiques s'avèrent limités pour enregistrer précisément le détail des itinéraires – les chemins pour aller d'un lieu à un autre – empruntés par les personnes. Dans le cadre de l'analyse des pratiques spatiales périurbaines, qui nous intéressent dans cette recherche, ce manque propre à ces techniques s'avère alors particulièrement limitant pour comprendre avec finesse, par exemple, la logique des boucles programmées qui participent de la structuration des modes d'habiter périurbains. En outre, Dodier (2009) constate également qu'il est difficile, avec les carnets de pratiques, de savoir si la semaine est représentative de l'ensemble des mobilités de la personne compte-tenu de la tendance, que le chercheur a pu parfois observer, des individus à tordre la réalité de leurs pratiques spatiales. « Parfois, il semble que les individus choisissent des journées un peu extrêmes, le simple fait d'être observé contribuant à les faire changer de comportement ou à axer leur réponse sur un type de comportement au nom de valeurs sous-jacentes liées à la perception de la mobilité » (Dodier, 2009).

Par ailleurs, les questionnaires et les carnets de pratiques s'avèrent également extrêmement lourds à mettre en œuvre, aussi bien pour les enquêtés que pour les enquêteurs, sans parler de certaines tentatives pour faire reconstruire à l'individu lui-même – en lui demandant de dessiner sur une carte par exemple – les itinéraires qu'il a emprunté durant ses déplacements. De ce point de vue, l'appareillage GPS dispose donc d'atouts qui sont indéniables : enregistrement exhaustif, précision métrique, protocole allégé pour l'enquête.

³⁰ Il est toujours possible que l'individu oublie volontairement ou involontairement de porter en permanence sur lui le récepteur GPS.

Si ce n'est pas oublier de brancher l'appareil sur une prise secteur de façon journalière, de sorte que s'effectue le rechargement de sa batterie, et ne pas omettre de le porter sur soi durant chaque déplacement (dans une poche de vêtement, dans un sac à main ou à dos, ou encore en bracelet autour du poignet), l'équipement GPS s'avère en effet très peu contraignant pour l'enquêté. Grâce aux récents efforts de miniaturisation et à l'augmentation des capacités d'enregistrement et d'autonomie du matériel GPS, il nous a été rendu ainsi possible un enregistrement exhaustif et quasi continu³¹ de l'ensemble des déplacements des personnes interrogées. De plus, quand il y a de cela quelques années en arrière, compte-tenu des caractéristiques techniques du matériel GPS, l'enregistrement ne pouvait s'effectuer que sur une voire deux journées maximum (Dodier, 2009), aujourd'hui il est désormais possible – comme cela a été le cas dans l'enquête PériVia – de réaliser un relevé des déplacements pendant une à deux semaines, selon les besoins spécifiques de l'enquête, sans nécessité pour cela de déchargement intermédiaire des données stockées dans le matériel GPS et donc de prise de contact avec l'enquêté durant la période d'enquête.

Cela étant, pour autant que la technique des relevés GPS présente de sérieux atouts pour le type d'enquête mise en œuvre, il convient néanmoins de souligner également certains facteurs qui vont toutefois en limiter l'usage.

Le premier est d'ordre éthique³², comme le souligne Dodier (2009). La qualité, l'exhaustivité, la géolocalisation particulièrement prise des situations spatiales, des relevés effectués avec le GPS n'est pas, en effet, sans poser problème, notamment quant à la capacité d'identification relativement aisée des personnes ainsi « tracées » et la difficulté dès lors rendue plus grande d'anonymisation des données récoltées. De plus, si l'équipement GPS est relativement peu contraignant pour l'enquêté, la nécessité de programmer préalablement chaque récepteur GPS, n'est pas sans peser sur la mise en œuvre de l'enquête. Ce simple aspect très pratique, pouvant sembler anodin de prime abord, a néanmoins suffisamment posé problème pour que l'enquête PériVia, initialement prévue pour s'effectuer sur l'ensemble de l'échantillon de façon simultanée, soit finalement désynchronisée dans le temps. Un enregistrement simultané est toujours possible, à condition de réunir en un lieu et un moment particulier l'ensemble des personnes à enquêter – ce qui ne va pas sans problèmes d'organisation évidents pour les enquêteurs et les enquêtés. Pour notre part, nous avons souhaité imposer le moins de contraintes possibles aux personnes qui avaient acceptées de se prêter au jeu de l'enquête. Aussi, lorsque cela était plus simple pour l'enquêté, nous avons effectué le dépôt, l'équipement et la reprise du GPS directement à son domicile. Cela a nécessité une logistique qui, dès lors, a invalidé l'ambition initiale d'un enregistrement synchronisé sur l'ensemble de l'échantillon. De même, l'impératif de traitement de la trace GPS – et le temps consacré à cette tâche – pour pouvoir réaliser l'entretien approfondi avec la personne enquêtée ne permettait pas un enregistrement simultané, sauf à proposer à l'individu un entretien approfondi très éloigné dans le temps de sa période d'enregistrement GPS.

³¹ En accord avec chaque enquêté, un créneau horaire (le plus souvent la nuit, entre 23 h et 5 h du matin, lorsque la probabilité des déplacements des individus travaillant de jour est la plus faible) a été préalablement programmé de sorte que le GPS s'arrête et se remette en fonctionnement de façon autonome, préservant ainsi une plage de liberté pour l'individu.

³² Comme pour toute enquête, l'usage du traceur GPS a fait l'objet d'une déclaration à la CNIL et a nécessité, préalablement à la réalisation de chacune des enquêtes individuelles, la signature d'une déclaration sur l'usage des données collectées et d'un consentement de la part de l'enquêté.

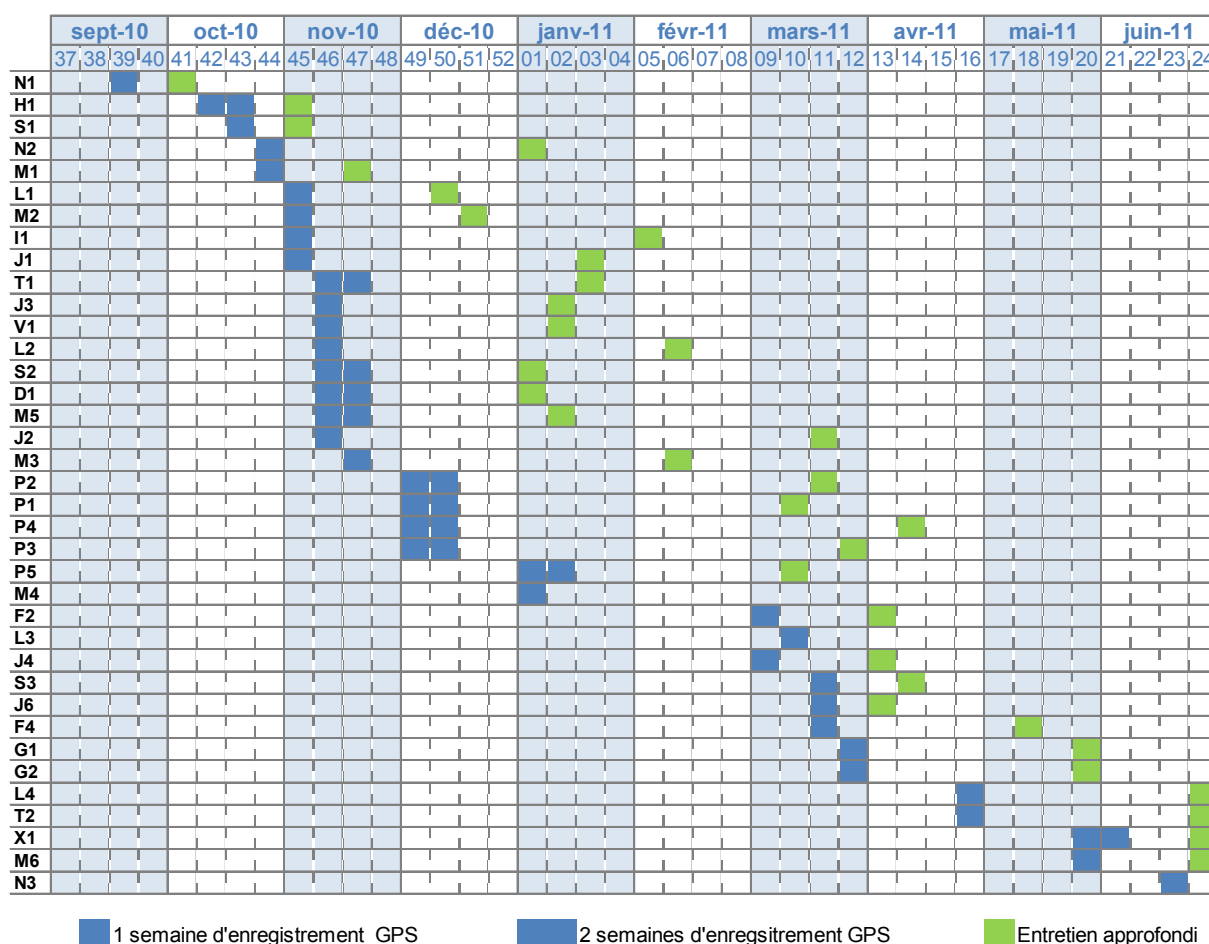


Tableau 8. Planning général de l'enquête PériVia

Au final, la technique du relevé GPS aura permis d'enregistrer 283 jours de pratiques spatiales sur un échantillon constitué de 37 personnes. Ces relevés ont été effectués, pour chaque individu enquêté, sur une période comprise entre 6 à 12 jours (1 à 2 semaines) selon les besoins de l'enquête (1 semaine avec enfants et 1 semaine sans enfants pour les familles monoparentales), incluant systématiquement des plages de jours travaillés et des plages de jours chômés (1 à 2 séries de jours travaillées et 1 à 2 week-end).

Ces 283 jours de relevés GPS représentent le volume effectif d'enregistrement réalisés sur un total plus large de 313 jours d'enquête. Autrement dit, sur un volume total de 313 jours d'enquête, pendant lesquels les 37 personnes enquêtées ont été équipées du récepteur GPS, pour des raisons techniques (défaillance du matériel, incapacité à capter le signal satellitaire dans les espaces clos ou souterrains) ou plus simplement du fait de l'oubli au domicile du récepteur GPS, ce sont 283 jours d'enregistrement qui ont réellement pu être exploités.

Ainsi, nonobstant la qualité, l'exhaustivité et la faible contrainte liée à l'équipement, le relevé GPS ne constitue pas une technique sûre et efficace à 100%. Pour autant, sur l'ensemble de la période d'enquête (313 jours), le taux de dysfonctionnement du relevé GPS demeure relativement faible, soit environ 10%³³.

³³ Il est à préciser que les données statistiques agrégées, issues des relevés GPS, ainsi que leur traitement graphique, intègrent (sauf mention contraire) ces erreurs, responsables dans certains cas d'une faible variabilité dans les périodes d'enregistrement. Ainsi, l'ensemble des données agrégées est rapporté au nombre de jours d'enregistrement effectifs pour chaque individu enquêté.

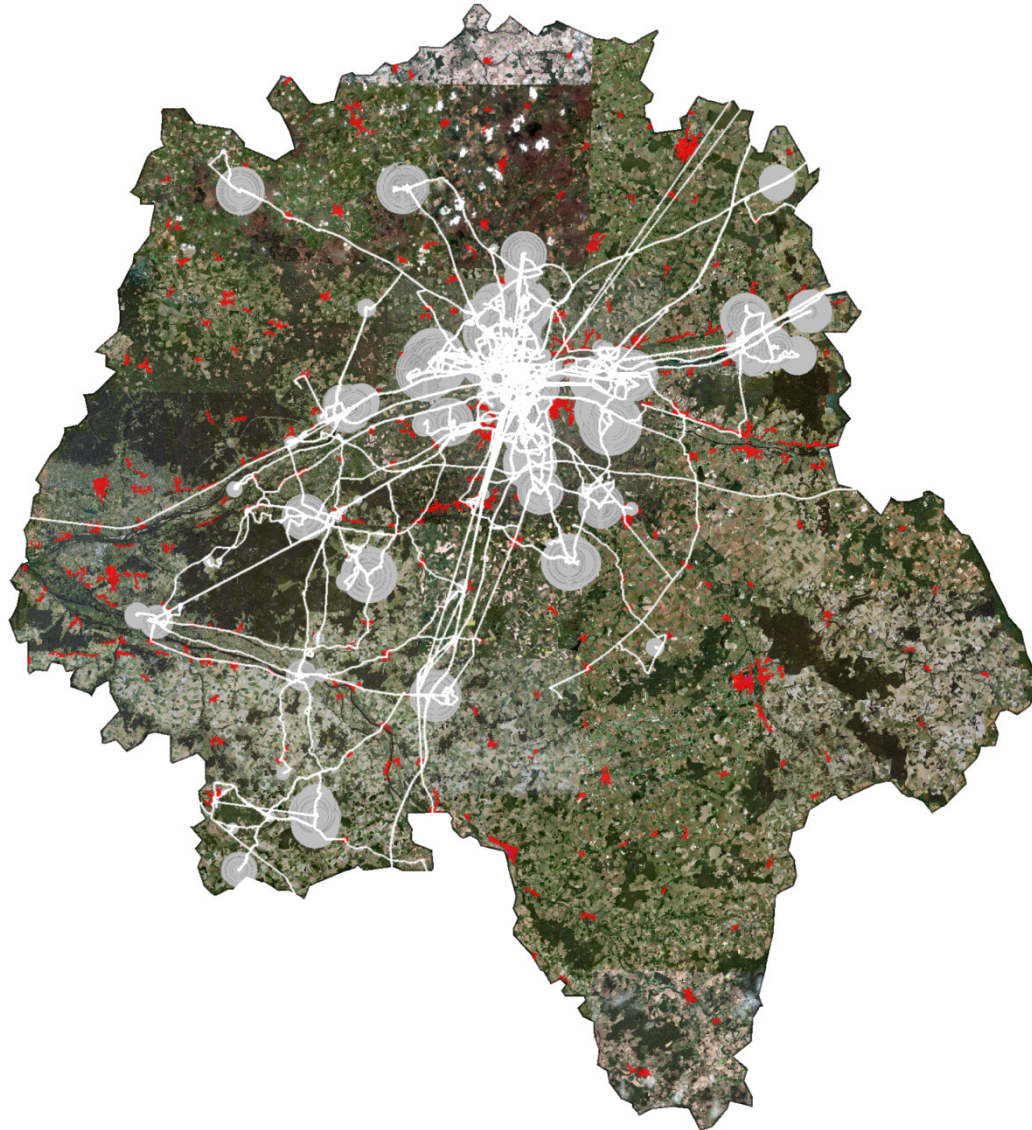
Individus enquêtés	37
Nombre de jours enregistrés	283
Taux de dysfonctionnement	10%
Distance totale parcourue	17 644 km
Distance moyenne parcourue / jour	60 km
Proportion parcourue en semaine	73,4%
Proportion parcourue le week-end	26,6%
Proportion parcourue en voiture	67%
Proportion parcourue à vélo	0,5%
Proportion parcourue à pieds	2,4%
Proportion parcourue en bus	2,3%
Proportion parcourue en train	27,8%

Tableau 9. Données générales enquête PériVia

Pour les besoins de la recherche PériVia, nous avons donc équipé 37 individus d'un récepteur GPS individuel, permettant d'enregistrer l'ensemble de leurs déplacements quotidiens à l'échelle d'une ou de deux semaines (Carte 32).

À l'issue de cette enquête par GPS, nous avons ainsi obtenu un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes et hebdomadaires des individus enquêtés, soit au total pas moins de 17 644 km parcourus, à 73,4% parcourus en semaine et 26,6% sur les week-end, et pour une large majorité (67%) réalisés en voiture. Ces données nous ont donc permis d'opérer une mesure quantitative (identification des temps et des modes de déplacement, des principaux lieux fréquentés, de l'échelle spatiale de l'habiter périurbain) des pratiques spatiales et un traitement cartographique de leurs traces GPS. L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne s'est pourtant pas limitée à ces traitements statistiques et cartographiques, que nous présentons dans cette partie, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS davantage comme un outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales, de sa mobilité.

Ensemble des traces GPS de l'enquête PériVia
relevées auprès des 37 personnes enquêtées



 Tâche urbaine (Corinne Land Cover 2006)



0 20,00
kilometres

Réalisation : PériVia 2012

Carte 32. Ensemble des traces GPS de l'enquête PériVia (37 personnes enquêtées)

Mais avant d'en venir, dans une quatrième partie, à la présentation des résultats issus de l'analyse de ces entretiens de réactivation, de la confrontation des individus avec la réalité de leurs pratiques spatiales, ce qu'ils nous disent des représentations individuelles et sociales des espaces périurbains, nous avons souhaité présenter ici, indépendamment des discours que les individus ont pu produire, quelques observations directement issues de l'analyse des données récoltées par GPS. Pour pouvoir mener ces analyses, nous avons dû traiter le volume conséquent des données enregistrées par les GPS lorsque ceux-ci étaient confiés aux individus enquêtés. Selon l'intensité des déplacements de chaque individu enquêté, ce sont au final 37 fichiers GPS, contenant entre 30 000 points géoréférencés pour les plus petits (N2) et 250 000 points pour les plus volumineux (X1), qui ont dû être nettoyés dans un premier temps, afin d'en éliminer un ensemble de points « fantômes » (enregistrements non pertinents lorsque le GPS n'est plus en mesure de correctement capter les signaux satellitaires, à l'intérieur des bâtiments par exemple) et agrégés, dans un deuxième temps, afin de produire un agenda cohérent des activités réalisées quotidiennement par chaque individu.

Date	Time	Latitude	Longitude	Altitude	Speed	Course	Type	Distance	Essential
03/11/2010	15:28:02	47,36647	0,680272	7,37	504	40	-2	0	1
03/11/2010	15:28:06	47,366505	0,680224	9,97	0	121	0	5,31	
03/11/2010	15:28:09	47,366505	0,680224	9,97	0	93	0	0	
03/11/2010	15:28:12	47,366505	0,680224	9,97	0	60	0	0	
03/11/2010	15:28:15	47,366505	0,680224	9,97	0	121	0	0	
03/11/2010	15:28:18	47,366505	0,680224	9,97	0	122	0	0	
03/11/2010	15:28:21	47,366505	0,680224	9,97	0	135	0	0	
03/11/2010	15:28:24	47,366505	0,680224	9,97	0	166	0	0	
03/11/2010	15:28:27	47,366505	0,680224	9,97	0	134	0	0	
03/11/2010	15:28:30	47,366505	0,680224	9,97	0	66	0	0	
03/11/2010	15:28:33	47,366505	0,680224	9,97	0	5	0	0	
03/11/2010	15:28:36	47,366505	0,680224	9,97	0	346	0	0	
03/11/2010	15:28:39	47,366505	0,680224	9,97	0	14	0	0	
03/11/2010	15:28:42	47,366505	0,680224	9,97	0	152	0	0	
03/11/2010	15:28:45	47,366505	0,680224	9,97	0	287	0	0	
03/11/2010	15:28:48	47,366505	0,680224	9,97	0	358	0	0	
03/11/2010	15:28:51	47,366505	0,680224	9,97	0	347	0	0	
03/11/2010	15:28:54	47,366505	0,680224	9,97	0	333	0	0	
03/11/2010	15:28:57	47,366505	0,680224	9,97	0	324	0	0	
03/11/2010	15:29:00	47,366505	0,680224	9,97	0	344	0	0	
03/11/2010	15:29:03	47,366505	0,680224	9,97	0	337	0	0	
03/11/2010	15:29:06	47,366684	0,680143	24,88	5256	347	0	20,82	
03/11/2010	15:29:09	47,366737	0,680162	25,68	3456	22	0	6,06	
03/11/2010	15:29:12	47,366764	0,680165	32,12	0	13	0	3,01	1

Tableau 10. Extrait brut de la base de données PériVia

Ce traitement en grande partie manuel (du fait de la complexité potentielle des algorithmes capables de traiter ce type de données), mais aussi pour une part automatisée, a dès lors permis de construire une base de données détaillée regroupant à la fois des informations sur les déplacements des individus enquêtés : leurs heures de début et de fin, leurs durées, leurs modes, leurs fréquences, leurs lieux de départ et d'arrivée, les itinéraires qu'ils ont empruntés ; mais aussi des informations sur les lieux fréquentés par les individus : les heures d'arrivée et de départ dans ces lieux, la durée et la périodicité de fréquentation de ces lieux, bref le temps passé, ainsi que le motif de présence dans ces lieux (lorsque cela a pu être inféré à partir de l'analyse spatiale de la trace GPS et, sinon, à partir des motifs déclarés par les individus).

Emploi du Temps H1 - 08/10 au 15/10 2010													
H1 - Trajets Vendredi 08/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode	
08/10/2010	1	16:37:41	17:03:23	47.369598	0.678054	47.346138	0.461390		63060	21764	Travail/Enfants	Ecole	Voiture
08/10/2010	2	17:10:20	17:11:50	47.346138	0.461390	47.348038	0.460342		19500	480	Ecole/Parc	Parc	Voiture
08/10/2010	3	17:21:10	17:24:57	47.348038	0.460342	47.357254	0.486202		48700	2700	Parc/Maison	Domicile	Voiture
08/10/2010	4	17:39:32	18:40:07	47.357254	0.486202	47.357254	0.486202		778	1825	Ballade	alentours	Pied
H1 - Trajets Samedi 09/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
09/10/2010	1	14:25:12	14:41:14	47.355396	0.479557	47.378979	0.411118		58319	8911	Bois	Mazieres	Voiture
09/10/2010	2	14:41:14	16:36:43	47.378979	0.411118	47.378849	0.411050		257	2986	Ballade	Mazieres	Pied
09/10/2010	3	16:36:43	16:46:15	47.378849	0.411050	47.357189	0.486221		60865	9045	Domicile	Maison	Voiture
09/10/2010	4	18:08:31	18:14:28	47.357258	0.486225	47.355568	0.482628		2936	487	Voisins	Quartier	Pied
09/10/2010	5	18:46:25	18:52:32	47.355614	0.482972	47.357262	0.486444		2615	464	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Dimanche 10/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
10/10/2010	1	09:55:51	10:15:15	47.357628	0.486466	47.443295	0.500340		62934	13926	Famille	Pernay	Voiture
10/10/2010	2	13:04:27	13:17:41	47.443275	0.500569	47.355625	0.482851		66826	13656	Voisins	Quartier	Voiture
10/10/2010	3	14:20:02	14:21:02	47.355415	0.482672	47.357193	0.486276		20555	370	Domicile	Quartier	Voiture
10/10/2010	4	14:53:09	15:10:16	47.357197	0.486166	47.343918	0.477112		7450	2356	Plage	Bord de Loire	Pied
10/10/2010	5	16:14:36	16:27:33	47.344730	0.477884	47.357349	0.486310		9295	2198	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Lundi 11/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
11/10/2010	1	08:27:34	08:30:45	47.357155	0.486284	47.346146	0.461449		58576	2881	Accompagnement	Ecole	Voiture
11/10/2010	2	08:34:10	09:05:53	47.346146	0.461449	47.366768	0.680409		56037	22344	Travail	Deux-Lions	Voiture
11/10/2010	3	16:28:26	16:44:48	47.367111	0.679969	47.369316	0.515084		67080	16631	Commerce	St Etienne de Chigny	Voiture
11/10/2010	4	16:47:28	16:53:12	47.369114	0.514936	47.346382	0.458248		53653	5150	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
11/10/2010	5	17:04:01	17:05:02	47.346371	0.458072	47.346210	0.461490		32483	502	Accompagnement	Ecole	Voiture
11/10/2010	6	17:10:56	17:14:41	47.346169	0.461482	47.357281	0.486279		51826	2892	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mardi 12/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
12/10/2010	1	08:22:15	08:27:19	47.352085	0.479428	47.346157	0.461402		54775	2017	Accompagnement	Ecole	Voiture
12/10/2010	2	08:33:46	09:02:06	47.346077	0.461501	47.367462	0.679623		58603	21980	Travail	Deux-Lions	Voiture
12/10/2010	3	15:18:15	15:24:18	47.367447	0.679680	47.361435	0.663760		45290	3970	Commerce	Rue de Beaulieu	Voiture
12/10/2010	4	15:54:11	16:11:19	47.361607	0.663898	47.357296	0.486261		70004	18542	Domicile	Maison	Voiture
12/10/2010	5	16:40:40	16:44:34	47.357361	0.486270	47.346134	0.461448		55540	2855	Accompagnement	Ecole	Voiture
12/10/2010	6	16:52:12	16:53:27	47.346088	0.461501	47.347595	0.462189		13550	340	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
12/10/2010	7	16:57:33	17:00:17	47.347507	0.462334	47.357220	0.486267		54691	2405	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mercredi 13/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
13/10/2010	1	10:40:30	10:42:45	47.353210	0.481310	47.346947	0.461462		59511	1858	Garderie	Centre Cinq-Mars	Voiture
13/10/2010	2	10:48:45	10:55:49	47.346645	0.461569	47.325638	0.408633		50343	4962	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	3	11:00:26	11:01:11	47.325630	0.408628	47.324696	0.407411		12415	197	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	4	11:04:44	11:06:42	47.324791	0.407341	47.324718	0.403419		16262	491	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	5	11:19:20	11:27:57	47.324680	0.403425	47.346951	0.461448		43881	4058	Garderie	Centre Cinq-Mars	Voiture
13/10/2010	6	11:38:25	11:42:18	47.346848	0.461408	47.357220	0.486218		50389	2677	Domicile	Maison	Voiture
13/10/2010	7	14:07:02	14:28:21	47.357235	0.486298	47.365421	0.677401		65682	19695	Cinema	Deux-Lions	Voiture
13/10/2010	8	16:59:13	17:19:37	47.365318	0.677249	47.357204	0.486216		62737	19382	Domicile	Maison	Voiture
13/10/2010	9	17:48:28	18:02:12	47.357243	0.486260	47.262630	0.460206		73992	16172	Famille	Azay-Le-Rideau	Voiture
13/10/2010	10	18:12:03	18:14:14	47.262691	0.460034	47.267723	0.474560		55212	1744	Commerces	Azay-Le-Rideau	Voiture
13/10/2010	11	18:26:12	18:39:38	47.267857	0.474942	47.357243	0.486269		72792	15836	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Jeudi 14/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
14/10/2010	1	08:41:19	09:06:35	47.357208	0.486196	47.367256	0.679917		56478	19314	Travail	Deux-Lions	Voiture
14/10/2010	2	15:37:20	15:41:19	47.366932	0.680284	47.363945	0.681104		5948	550	Poste	Deux-Lions	Pied
14/10/2010	3	15:42:45	15:46:16	47.363514	0.680338	47.366657	0.680365		6050	490	Travail	Deux-Lions	Pied
14/10/2010	4	18:25:27	18:30:49	47.367355	0.680274	47.377026	0.657463		37129	2828	Commerces	La Riche	Voiture
14/10/2010	5	19:36:38	19:54:42	47.377094	0.657449	47.411106	0.707542		40420	9751	Amis	Tours Nord	Voiture
H1 - Trajets Vendredi 15/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
15/10/2010	1	07:36:40	07:55:58	47.411182	0.707502	47.367344	0.679962		49090	11470	Travail	Deux-Lions	Voiture
15/10/2010	2	16:59:21	17:14:15	47.367340	0.679968	47.380493	0.729001		27656	4914	Courses	Magasin 1	Voiture
15/10/2010	3	17:31:50	17:34:40	47.380348	0.728892	47.378994	0.717558		28749	1060	Courses	Parking	Voiture
15/10/2010	4	17:35:04	17:40:12	47.379021	0.717538	47.380333	0.714923		4447	1339	Courses	Magasin 2	Pied
15/10/2010	5	18:11:27	18:19:26	47.380512	0.715736	47.378933	0.717496		3712	479	Courses	Parking	Pied
15/10/2010	6	18:20:41	18:50:24	47.378529	0.718946	47.369255	0.515274		49456	19370	Courses	St Etienne de Chigny	Voiture
15/10/2010	7	18:52:12	18:55:27	47.369202	0.515006	47.357246	0.486243		48584	2654	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Lundi 18/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
18/10/2010	1	08:27:07	08:30:50	47.357254	0.486174	47.346096	0.461474		51777	2811	Accompagnement	Ecole	Voiture
18/10/2010	2	08:35:44	09:01:06	47.345913	0.461423	47.367367	0.679907		63184	22017	Travail	Deux-Lions	Voiture
18/10/2010	3	16:36:02	16:58:43	47.367401	0.679950	47.346088	0.461465		63115	21745	Accompagnement	Ecole	Voiture
18/10/2010	4	17:05:13	17:08:49	47.346050	0.461533	47.357208	0.486215		53494	2870	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mardi 19/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
19/10/2010	1	08:26:20	08:29:39	47.357204	0.486502	47.346230	0.461365		57710	2866	Accompagnement	Ecole	Voiture
19/10/2010	2	08:35:36	09:02:10	47.346146	0.461502	47.366879	0.680204		58107	22121	Travail	Deux-Lions	Voiture
19/10/2010	3	17:40:40	18:00:04	47.367321	0.679861	47.357105	0.485907		95436	19043	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mercredi 20/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
20/10/2010	1	08:12:55	08:49:29	47.357277	0.486129	47.392254	0.644258		58723	13757	Arret/Commerce	Rue de Beaumanoir	Voiture
20/10/2010	2	08:51:46	09:00:45	47.392307	0.644170	47.367363	0.679815		55229	6484	Travail	Deux-Lions	Voiture
20/10/2010	3	18:51:53	19:10:41	47.367294	0.679856	47.355488	0.482482		66153	19608	Voisins	Quartier	Voiture
20/10/2010	4	19:48:03	19:48:48	47.355751	0.483610	47.357368	0.486301		24986	417	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Jeudi 21/10/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	CoordonnéesDépart	CoordonnéesArrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode			
21/10/2010	1	08:58:07	09:25:03	47.361519	0.496154	47.365921	0.680124		57839	20586	Travail	Deux-Lions	Voiture
21/10/2010	2	19:10:49	19:27:22	47.368221	0.680048	47.410866	0.707537		50918	12150	Amis	Tours Nord	Voiture

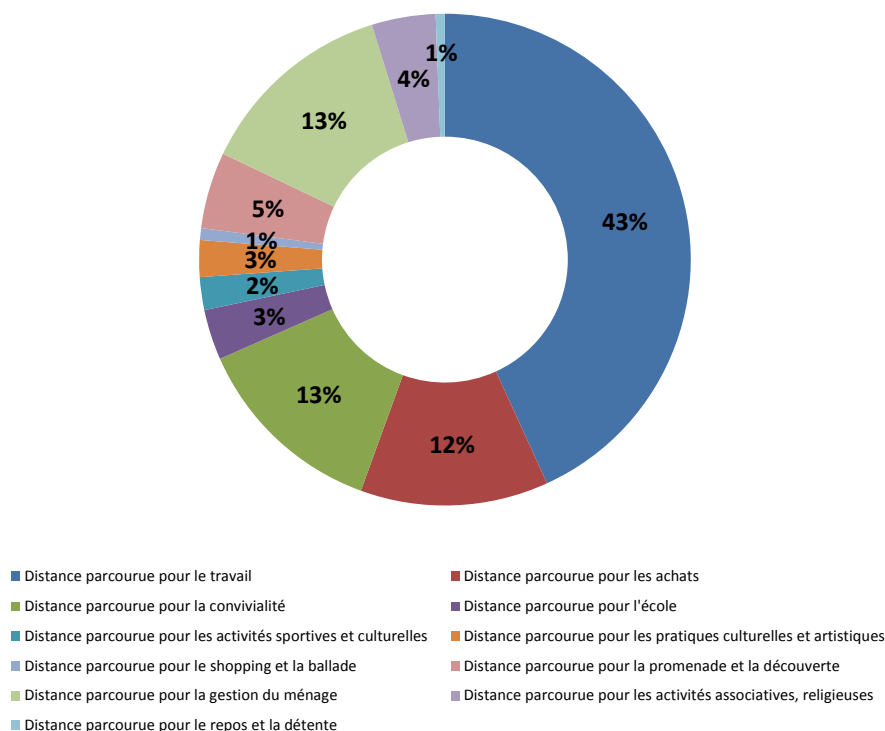
Tableau 11. Agenda détaillé de l'ensemble des mobilités de H1

C'est sur la base de ces agendas détaillés que nous avons pu dès lors analyser individuellement puis de façon agrégée, par un traitement statistique et cartographique, l'ensemble des données issues de l'enquête PériVia. Le résultat de ces différents traitements est présenté ci-après, de sorte à éclairer, à un niveau individuel tout d'abord, les dimensions spatiales et temporelles des pratiques des individus, des façons singulières qu'ils ont tout un chacun de déployer leurs activités dans l'espace, et en particulier dans l'espace périurbain. L'agrégation des données récoltées, selon différents critères (professions et catégories socioprofessionnelles, sexes, âges, localisation du lieu de résidence, localisation du lieu de travail, éloignement au centre urbain, etc.), est également présentée, autorisant l'identification, à un niveau collectif cette fois-ci, de certaines régularités dans l'organisation des schémas d'activités et le déploiement de ces dernières dans les différents espaces pratiqués par cet ensemble particulier d'individus.

B2. La mobilité révélatrice des modèles d'habiter

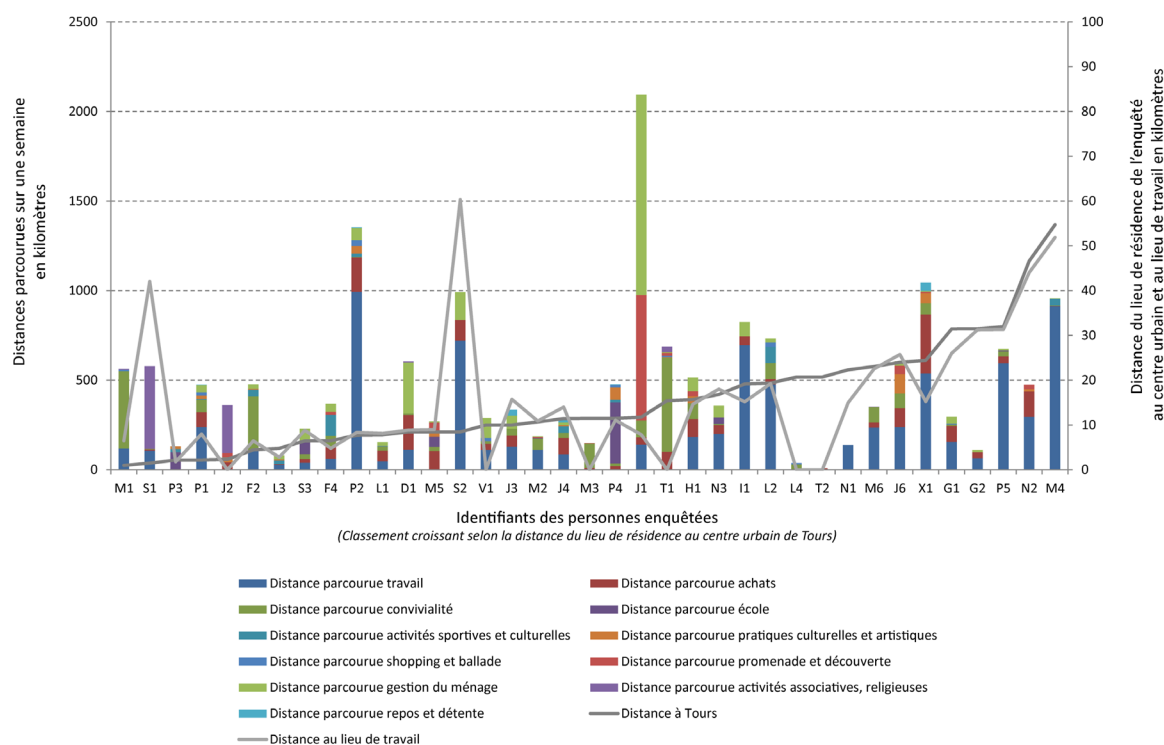
B2.1. Les raisons de la mobilité des périurbains

En premier lieu, il convient de noter que la mobilité des individus enquêtés, à l'échelle de la semaine, est principalement orchestrée par le trajet domicile-travail (43%), comme le montre le graphique suivant (Graphique 12).



Graphique 12. Répartition des motifs de déplacement sur l'ensemble des personnes enquêtées (un même trajet peut être associé à plusieurs motifs)

Ainsi, à quelques rares exceptions près, celles-ci étant principalement dues à des déplacements exceptionnels effectués durant la semaine d'enquête (J1 par exemple), l'on constate que le travail s'impose majoritairement comme motif structurant les déplacements de l'échantillon enquêté (Graphique 13).

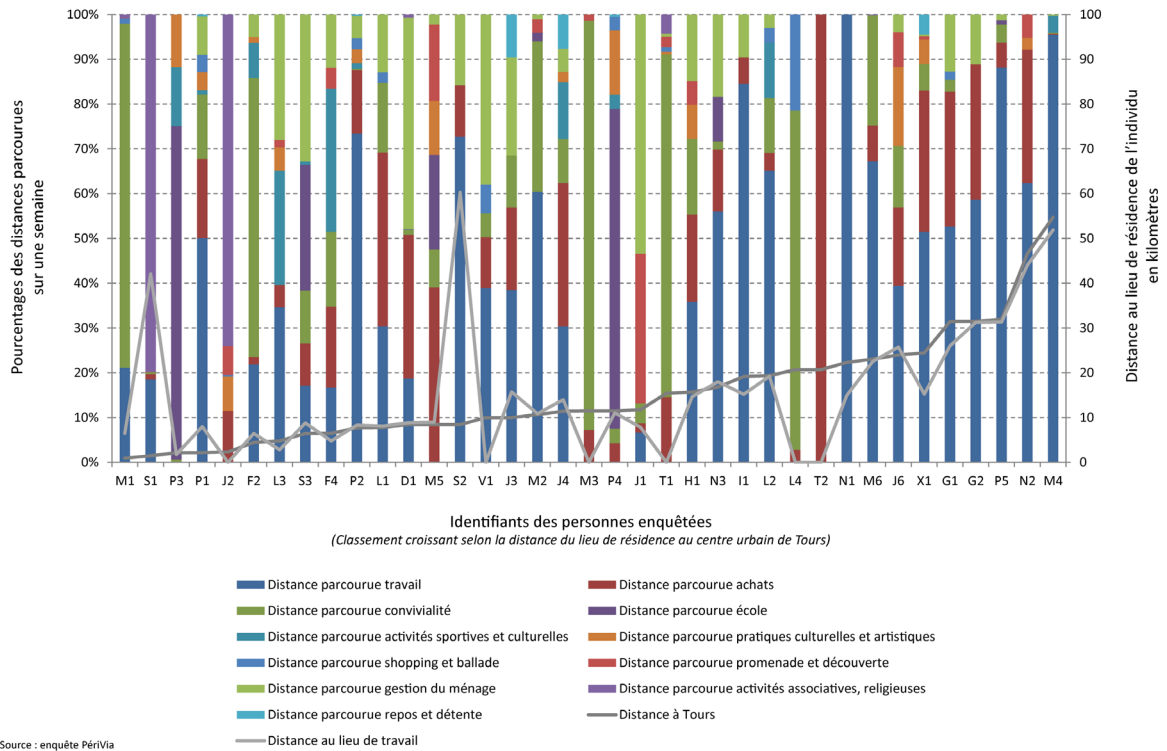


Graphique 13. Motifs des distances parcourues par chaque enquêté sur une semaine

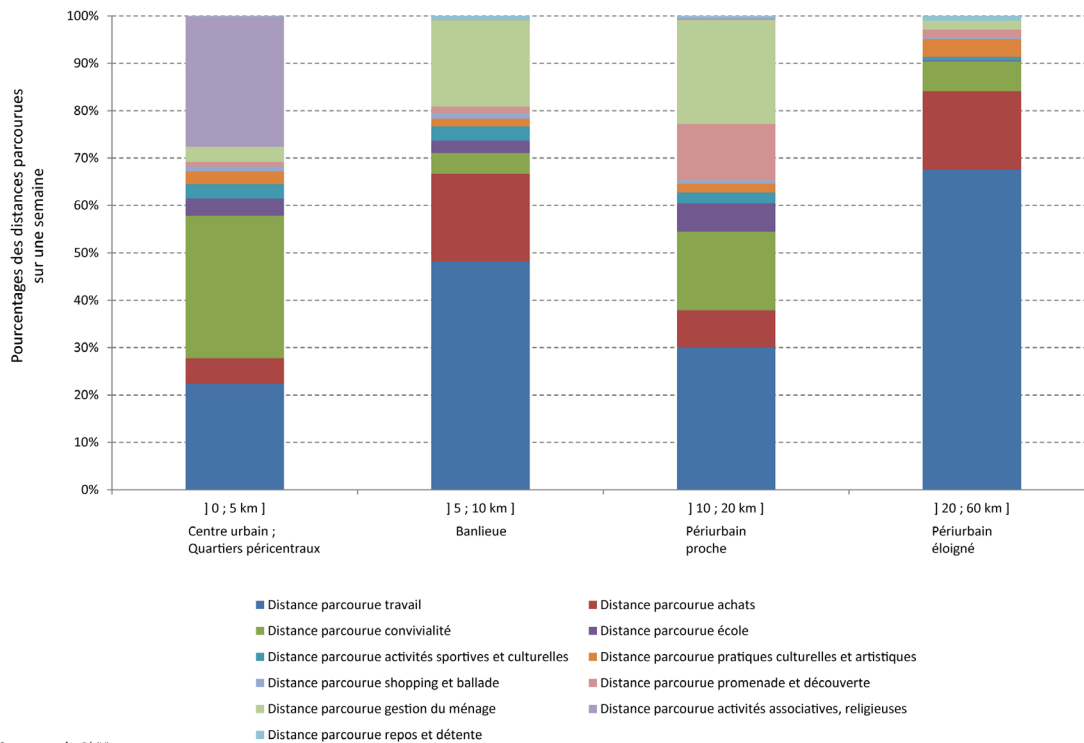
Cependant, une première nuance peut déjà être introduite. En effet, en classant de la sorte les individus enquêtés, selon une échelle croissante d'éloignement de leur lieu de résidence au centre urbain de Tours (critère spatial de mesure de la « périurbanité »), l'on observe quelques régularités dans la répartition des motifs de déplacement. Ainsi, plus le lieu de résidence est éloigné du centre urbain, plus il semble que le motif travail soit prépondérant dans les déplacements des individus. Cette constatation va de pair avec l'éloignement également croissant du lieu de résidence vis-à-vis du lieu de travail, particulièrement lorsque le lieu de résidence est distant de plus de 20 kilomètres du centre urbain.

Ces régularités deviennent d'autant plus visibles lorsque l'on représente les motifs de déplacements, non plus selon les distances parcourues en valeurs absolues, mais en valeurs relatives (Graphique 14) et lorsque l'on agrège ces données selon les géotypes des lieux de résidence des personnes enquêtées (Graphique 15).

III. Les territoires de la mobilité



Graphique 14. Motifs des déplacements des personnes enquêtées sur une semaine (en valeur relative)

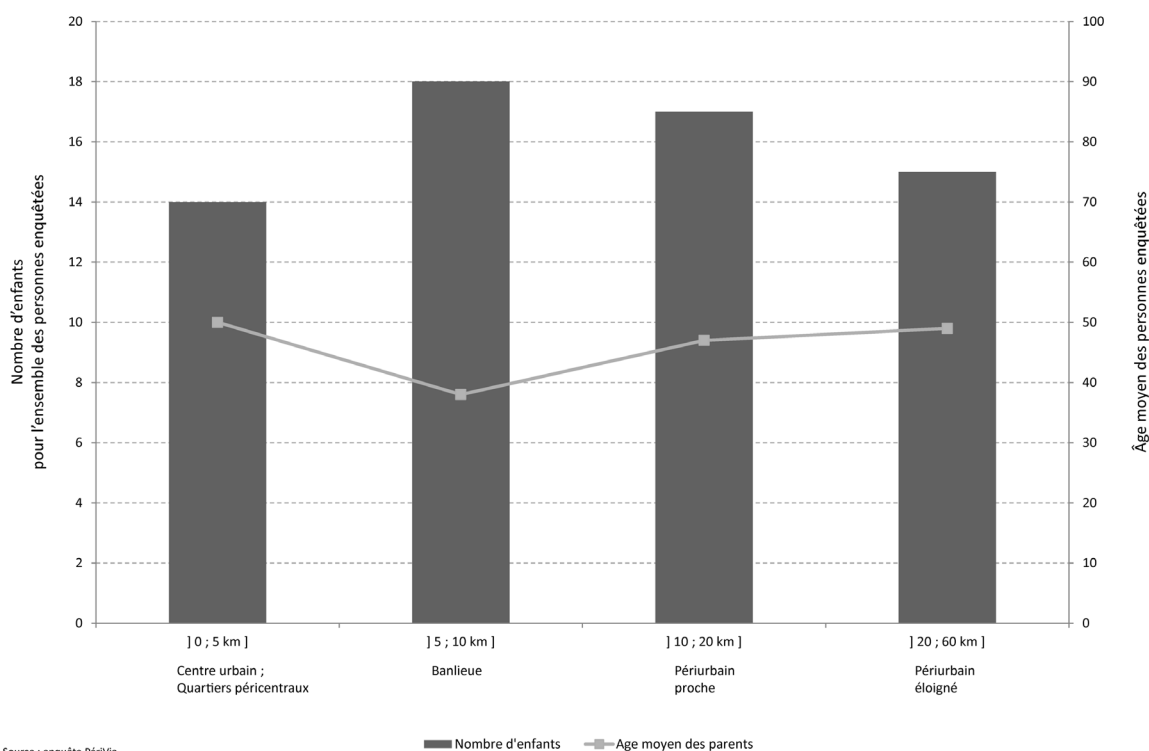


Graphique 15. Motifs des déplacements des personnes enquêtées selon le géotype de résidence

L'on constate à partir de ces deux derniers graphiques, au-delà de la prépondérance du motif travail pour l'organisation des déplacements des personnes enquêtées, un partage relativement inégal, selon la distance du lieu de résidence au centre urbain, entre l'ensemble des motifs afférents aux déplacements. Pour les personnes dont le lieu de résidence est le plus éloigné du centre urbain (entre 20 et 60 km : 11 pers.), de façon assez logique et finalement prévisible, les déplacements liés au travail sont prépondérants ; représentant presque 70% de l'ensemble des motifs de déplacement. Cependant ce taux important, loin d'être partagé par l'ensemble des personnes enquêtées, varie sensiblement selon les différences d'éloignement du lieu de résidence au centre urbain. Ainsi, pour les individus appartenant à la catégorie « périurbain proche » (entre 10 et 20 km du centre urbain : 10 pers.) et ceux appartenant à la catégorie « banlieue » (entre 5 et 10 km du centre urbain : 9 pers.), l'on constate un affaïssement significatif de cette proportion des déplacements liés au travail. Relativement aux autres motifs de déplacement, le motif travail apparaît ainsi prendre une place moins importante, tandis que dans ces deux mêmes catégories, la part des déplacements liés à la « gestion du ménage » (accompagnement des enfants à l'école et dans leurs diverses activités notamment) tient désormais une place non négligeable. L'on retrouve ici l'une des conséquences, en termes de mobilités principalement, d'une caractéristique majeure et largement documentée (Cailly, 2008 ; Dodier 2007, 2009) concernant le choix de localisation résidentielle dans l'espace périurbain, l'importance des enfants. Le périurbain est le milieu des familles, avec enfants, et non pas celui d'une catégorie sociale particulière, que celle-ci soit moyenne ou encore populaire (Jaillet, 2004 ; Estèbe, 2004). Cette spécificité périurbaine, liée entre autres aux conditions financières avantageuses d'accessibilité au foncier et aux représentations sociales du périurbain, comparativement aux espaces urbains, a ainsi un impact très concret sur les modes d'habiter périurbains.

Dès lors, l'on imagine aisément le type de mesure opérationnelle et stratégique à mettre en œuvre et qui permettrait ainsi de limiter l'impact de cette spécificité « familiale » du périurbain, sur le volume des mobilités – chose que certaines familles périurbaines, plus exposées que d'autres au renchérissement des coûts de la mobilité, mettent d'eux-mêmes en œuvre, grâce à des systèmes d'entraide informels. En effet, si les pouvoirs institutionnels essayent d'intervenir – non sans rencontrer quelques difficultés – sur le couplage lieu de résidence/lieu de travail, il semble qu'il y ait en revanche, du côté de la mobilité des enfants dans les espaces périurbains et des systèmes pour son optimisation et sa mutualisation, un champ d'intervention non négligeable, bien qu'encore relativement peu exploité.

Cela étant, l'enquête PériVia permet également de révéler une nuance supplémentaire. En effet, les données collectées par GPS montrent une certaine hétérogénéité spatiale quant à cette spécificité des modes d'habiter périurbains. Ainsi, au-delà d'un certain éloignement au centre urbain, de même que dans les situations où le lieu de résidence se situe dans l'agglomération urbaine, l'on constate que la part relative des déplacements liés à la gestion du ménage, à la conduite des enfants dans leurs différents lieux d'activités notamment, s'amenuise considérablement. Si l'on tient compte du nombre d'enfants présents dans les ménages de chaque personne enquêtée, ainsi que de leurs âges (Graphique 16), différentes hypothèses à ce phénomène sont dès lors plausibles.



Graphique 16. Nombre d'enfants par ménage chez les personnes enquêtées, selon le géotype du lieu de résidence

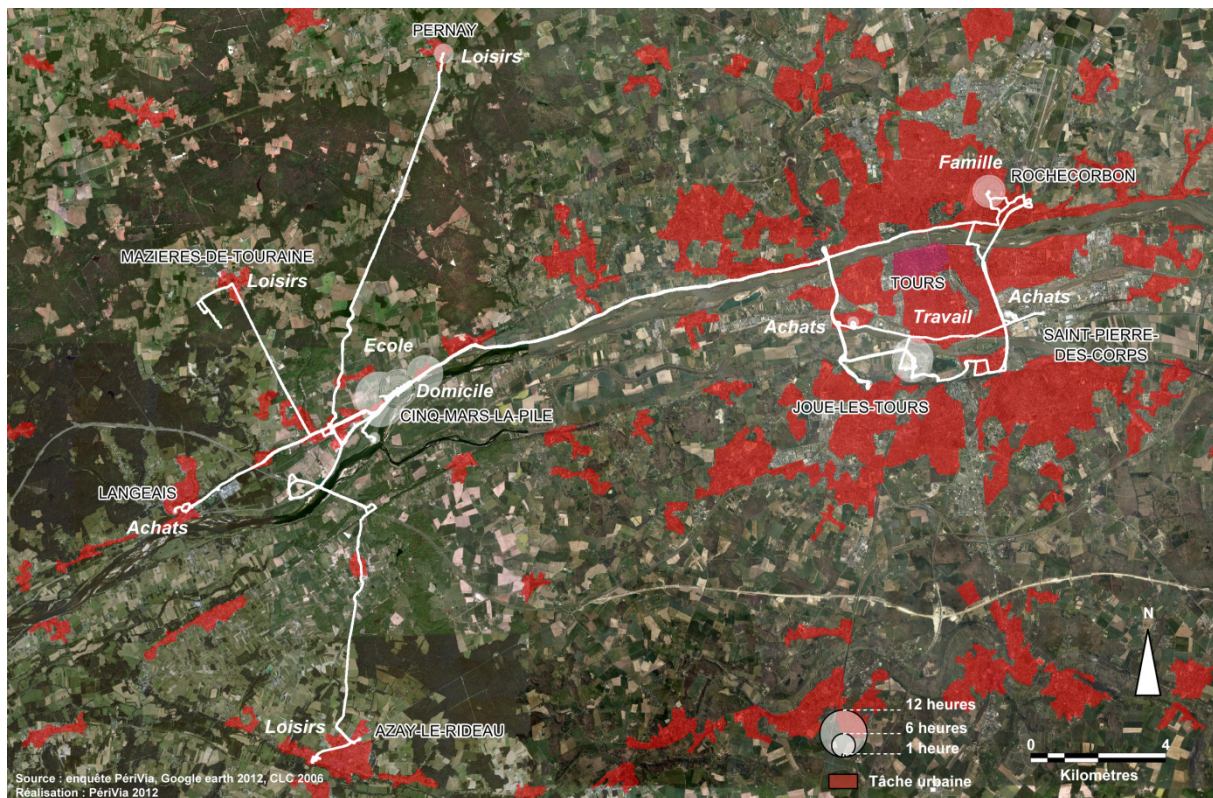
La teneur même de l'échantillon, représentatif en cela de la majorité des situations périurbaines, avec la surreprésentation dans le périurbain proche et les franges de l'agglomération urbaine (« banlieues ») d'enquêtés plus jeunes ayant un nombre d'enfants légèrement plus important, susceptibles d'être eux-mêmes plus jeunes et donc moins autonomes, peut expliquer en partie cet état de fait. Cela étant, les discours délivrés par les enquêtés, lors des entretiens, ont également révélés des situations contrastées entre, d'une part, le périurbain moyen (banlieue et périurbain proche) et, d'autre part, l'urbain et le périurbain éloigné. En milieu urbain, la capacité d'autonomie des enfants est plus grande du fait des aménités disponibles, notamment en termes de transports collectifs, et ne nécessite pas d'accompagnement systématique de la part des parents. En périurbain éloigné, cette même tendance à l'autonomisation des enfants s'explique en revanche par la combinaison de plusieurs facteurs. L'éloignement certain des lieux d'activités, de même que leur plus faible diversité, explique en partie le besoin moindre en termes d'accompagnement. Pour autant, les enfants et les adolescents dans les espaces périurbains éloignés ne sont pas « inactifs ». Cependant, le volume par ailleurs déjà important, principalement en termes de distances parcourues, de leurs parents, incite notamment les adolescents à l'acquisition d'une autonomie plus grande, comme nous le révèle par exemple le cas de P5 (Carte 33).

Habitant à plus de 30 km de son lieu de travail, cet éloignement oblige P5 à parcourir quotidiennement une distance importante, qu'il a résolu d'effectuer en TER (du fait d'avantages financiers offerts, pour ce type de transport, par son employeur). Parallèlement à cela, son jeune fils, réalise le même parcours quotidien, mais pour se rendre lui dans son collège. Les contraintes propres aux mobilités de P5 expliquent, dans ce cas, la nécessaire autonomie de son jeune fils – lequel par ailleurs ne souhaiterait pas, selon les dires de P5, effectuer ce trajet en compagnie de son père afin de préserver les liens de sociabilité qu'il a développé avec certains de ses camarades effectuant le même trajet.



Carte 33. Trace GPS de P5, sur une semaine d'enquête

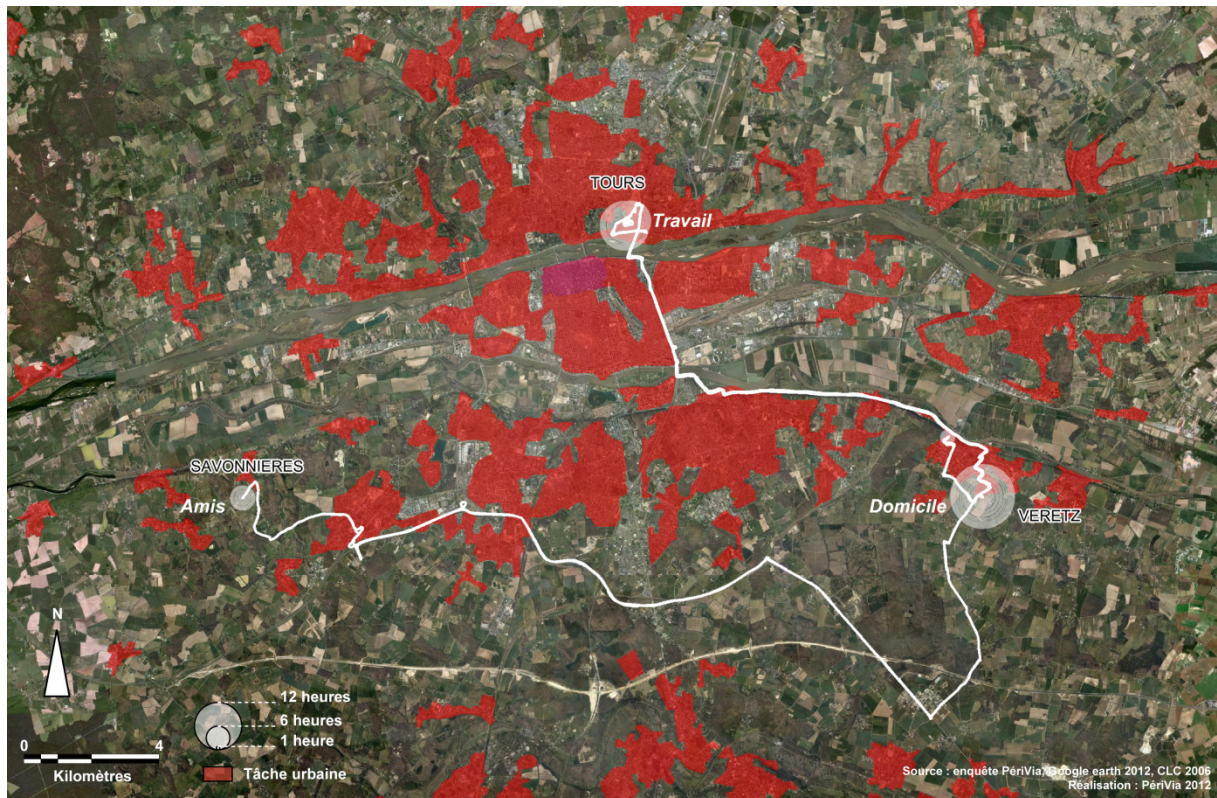
Du côté de H1, la logique est inverse, mais elle illustre également ces mécanismes de structuration des déplacements, ainsi que le choix des modes retenus pour leur réalisation, en fonction de l'éloignement au centre urbain et de la présence d'enfants au sein du ménage. H1 habite Cinq-Mars-la-Pile, dans un espace périurbain proche de l'agglomération tourangelle (à 17 km de Tours), sur un axe de circulation structurant à l'échelle du département de l'Indre-et-Loire (la vallée de la Loire). Divorcé, il est père de deux jeunes enfants et il travaille l'ensemble de la semaine à Tours. Il effectue la très grande majorité de ses déplacements en véhicule automobile, pour se rendre sur son lieu de travail mais aussi pour conduire ses enfants sur les différents lieux de leurs activités scolaires et extrascolaires. De cet usage intensif de la voiture, H1 se justifie. Pour lui, il est impossible d'envisager un transfert vers un autre mode de déplacement, compte tenu des activités de ses deux jeunes enfants et de la nécessité de prendre en charge intégralement leurs déplacements. H1, comme la très grande majorité des parents, est particulièrement attentif à l'éducation de ses jeunes enfants et leur permet d'accéder à un nombre important d'activités extrascolaires qui les amènent ainsi à rayonner dans les communes proches de Cinq-Mars-la-Pile. La trace GPS (Carte 34) qui en résulte, à l'échelle d'une semaine, est particulièrement explicite, montrant un réseau en étoile à partir du domicile, et de multiples incursions ponctuelles vers les communes périurbaines avoisinantes. Les déplacements vers Tours, et le lieu de travail, se font au plus rapide, sans adaptations ni modifications du trajet, et dans l'agglomération, les déplacements suivent une logique circulaire, d'évitement du centre urbain et d'intensive pratique des multiples espaces commerciaux péricentraux – pour la gestion du ménage.



Carte 34. Trace GPS de H1, sur une semaine d'enquête

La situation de H1 est évidemment particulière et en même temps, de ce point de vue, représentative des familles qui se sont installées dans les espaces périurbains lors de l'arrivée des premiers enfants, et qui, depuis, doivent faire face aux conséquences de la séparation. Ces familles monoparentales qui doivent, alternativement, d'une semaine sur une autre, prendre en charge et assurer la mobilité de leurs enfants sont dès lors plus fortement contraintes encore dans leurs déplacements.

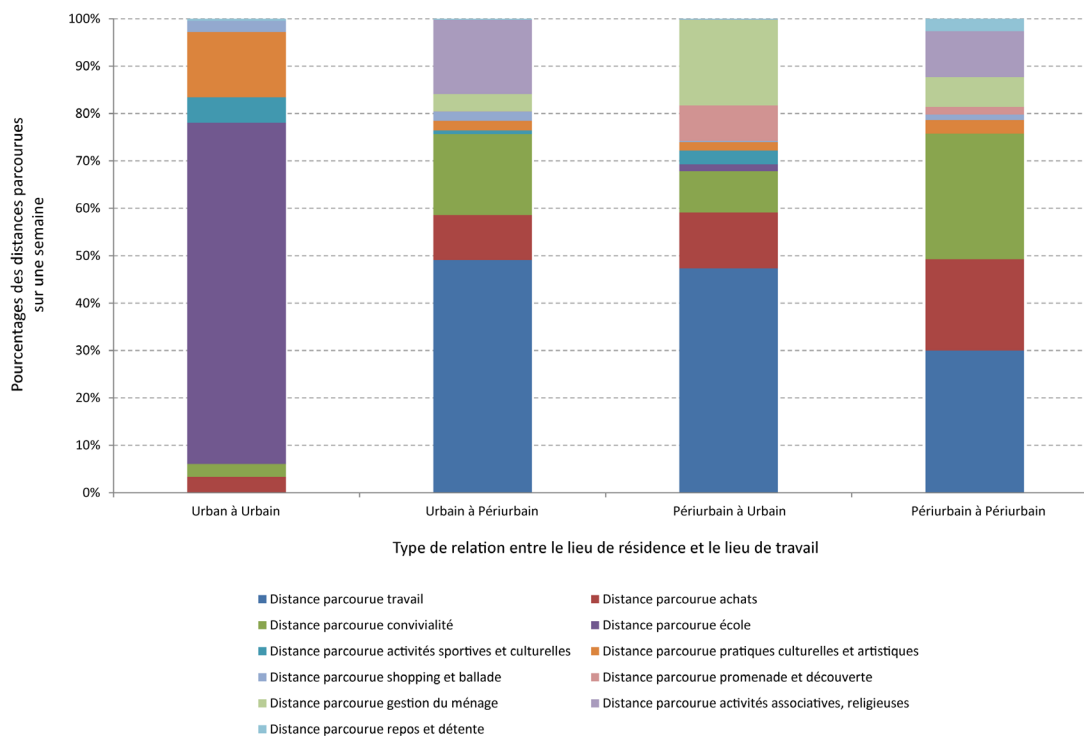
Chez M2 (Carte 35), comme cela est souvent le cas des familles habitant dans le périurbain, l'on assiste en revanche à un partage des tâches entre les deux parents. Pour ce qui concerne le ménage de M2, c'est son époux qui assure l'ensemble des tâches relatives à la gestion du ménage : courses et, si besoin, accompagnement des enfants dans leurs activités extrascolaires. Les horaires et les déplacements quotidiens vers le lieu de travail, ne laissent en effet que peu de disponibilités à M2. De ce fait, c'est bien l'époux, moins contraint dans son emploi du temps, qui assure la gestion du ménage et il en résulte du côté de M2, une mobilité quasi strictement pendulaire entre son domicile et son lieu de travail. Les mobilités autres que celles liées au travail sont alors réalisées le week-end et principalement consacrées aux relations amicales et familiales – elles-mêmes localisées dans les espaces périurbains de l'agglomération tourangelle.



Carte 35. Trace GPS de M2, sur une semaine d'enquête

Ce que nous montrent ces différents exemples – contrairement par ailleurs à certaines idées préconçues concernant les espaces périurbains – c'est l'hétérogénéité des modes d'habiter périurbains et la variété des mécanismes de structuration de ces modes d'habiter. En outre, l'on est amené à constater que les spécificités des modes d'habiter périurbains varient plus ou moins fortement selon l'éloignement au centre urbain et, surtout, la traduction spatiale de ces spécificités, leurs conséquences en termes de déplacements notamment, n'est pas la même selon, d'une part, l'organisation du ménage et, d'autre part, les positions relatives des lieux de résidence et de travail au regard de leur éloignement au centre urbain et/ou de la proximité de pôles secondaires qui structurent les espaces périurbains. Le travail et les enfants impriment ainsi leur marque sur les modes d'habiter périurbains. Dès lors, l'espace périurbain apparaît comme un « contexte dispositionnel », offrant selon un gradient spatial qui n'est d'ailleurs pas linéaire depuis le centre urbain, un certain nombre d'opportunités ou de freins pour la réalisation de modes d'habiter périurbains potentiellement durables.

Pour se faire une idée plus exacte de la façon dont se structurent les modes d'habiter périurbains et dont se répartissent les principaux motifs de déplacement, il convient d'intégrer la relation qui s'opère, notamment à travers le couplage lieu de résidence/lieu de travail (Graphique 17), entre les différents types d'espaces, urbains et périurbains.



Graphique 17. Motifs de déplacements sur une semaine selon le type de relation (spatiale) entre le lieu de résidence et le lieu de travail

Sur ce dernier graphique, l'on observe un ensemble de situations plus tranchées, quant aux motifs de déplacements, selon le type de relation entre le lieu de résidence et le lieu de travail. De ce point de vue, la caractérisation statistique des espaces périurbains opérée par l'INSEE, selon le rapport des populations actives au pôle urbain (relation entre un lieu de résidence périurbain et un lieu de travail urbain), semble donc pertinente – l'importance du volume observé pour ce type de relation transparaît de façon explicite. Toutefois, cette caractérisation a aussi pour effet de masquer une certaine diversité de situations dans les espaces périurbains, ne prenant qu'une seule caractéristique du phénomène – certes dominante – pour l'y réduire. Par exemple, la proportion des déplacements domicile/travail apparaît également importante, voire légèrement plus, pour la relation « lieu de résidence urbain et lieu de travail périurbain », que pour l'ensemble des autres types de relations. Pour la relation « lieu de résidence et le lieu de travail tous deux périurbains », la proportion des déplacements liés au travail décroît significativement. Plus généralement encore, l'on constate des variations importantes dans la composition des motifs de déplacements, achats, gestion du ménage, pratiques culturelles et artistiques, etc., selon le type de relation qui est à l'œuvre. Évidemment, ces différentes observations doivent être rapportées aux chiffres globaux, nationaux, qui concernent le phénomène de périurbanisation. Toutefois ce type d'analyse fine, permet également de préciser, grâce à la comparaison à une échelle individuelle certaines spécificités du (des) mode(s) d'habiter périurbain(s), sa potentielle diversité – conduisant à en parler au pluriel et non plus au singulier – et la façon dont celles-ci apportent un éclairage nouveau sur le phénomène de périurbanisation, les opportunités – et non plus seulement les défauts – dont il recèle.

La grande variabilité des modes d'habiter périurbains est bien une réalité. Aussi, le fait de résider dans un espace périurbain n'est pas un facteur, en soi, suffisant pour expliquer cette diversité observée dans les manières des individus de faire avec l'espace, d'organiser quotidiennement leurs activités et les déplacements qu'elles suscitent ou qu'elles engendrent. Néanmoins, les espaces périurbains offrent bien un certain nombre d'opportunités ou de contraintes, et la durabilité potentielle des modes d'habiter apparaît dès

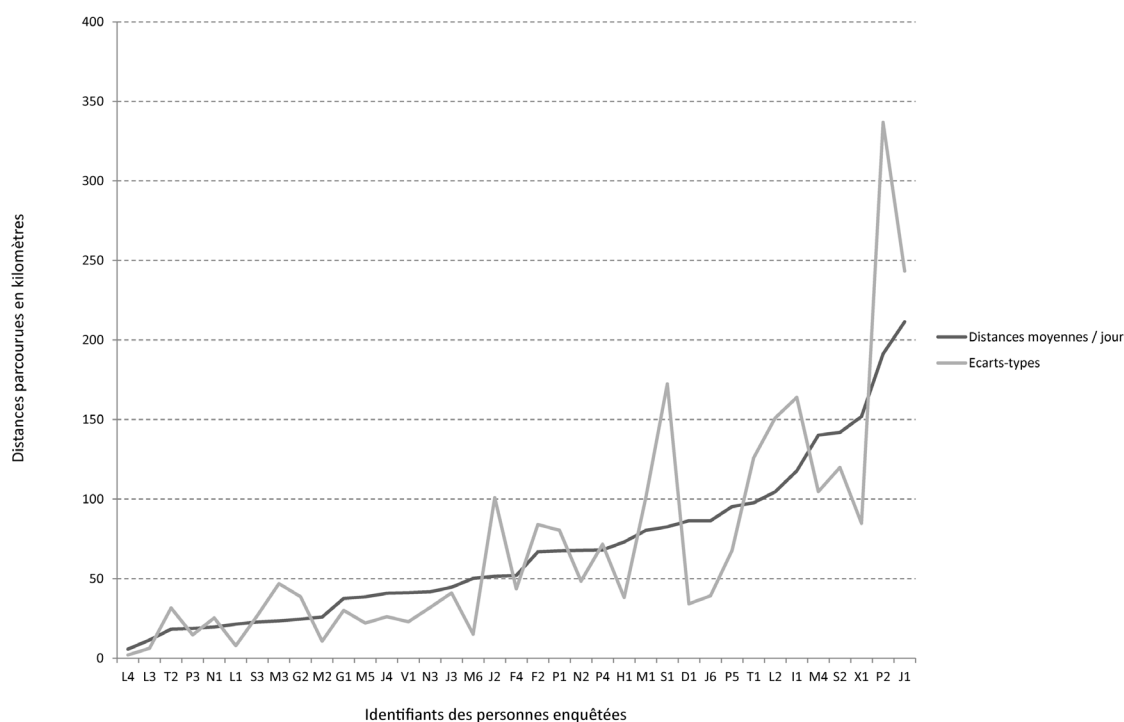
lors comme ressortissant principalement du couplage qu'ainsi il s'opère entre l'individu, ses déterminants et ses choix propres, et le territoire, ses opportunités et ses contraintes.

Par ailleurs, il est faux de croire qu'à l'échelle individuelle elle-même, les pratiques spatiales sont unes et immuables, que leur nature demeure toujours identique et ne peut éprouver aucun changement. En effet, y compris à l'échelle individuelle, les relevés GPS réalisés permettent de constater une grande diversité dans l'organisation spatio-temporelle de la mobilité et des modes d'habiter périurbains.

B2.2. L'organisation spatio-temporelle de la mobilité des périurbains

La diversité des individus constituant l'échantillon et, en particulier, le choix de ne pas retenir pour la constitution de ce dernier uniquement des habitants périurbains, au sens d'un ancrage spatial que leur imposerait un lieu de résidence, mais en intégrant aussi des catégories telles que les travailleurs périurbains, ceux qui parcourent quotidiennement ces espaces pour des raisons professionnelles, bref en questionnant la diversité des situations périurbaines, du plus proche au plus éloigné du centre urbain, du plus mobile au plus ancré, nous a permis de constater une réelle diversité dans les manières de faire – notamment mobiles – avec les espaces et dans ce qui caractérise les modes d'habiter périurbains.

Une première donnée, directement issue des relevés GPS, permet de prendre conscience de cette diversité, et surtout d'en offrir une mesure très concrète. Ainsi, lorsque l'on rapporte sur un même graphique (Graphique 18) la moyenne des distances parcourues par jour, par chaque individu, sur une semaine d'enquête, et que l'on y superpose l'écart-type des distances parcourues entre ces mêmes jours d'enquête, autrement dit, que l'on compare une mesure du volume des distances parcourues à une mesure de dispersion de ces distances, alors l'on constate non seulement une tendance générale croissante de ces deux données, mais aussi une certaine hétérogénéité entre celles-ci.

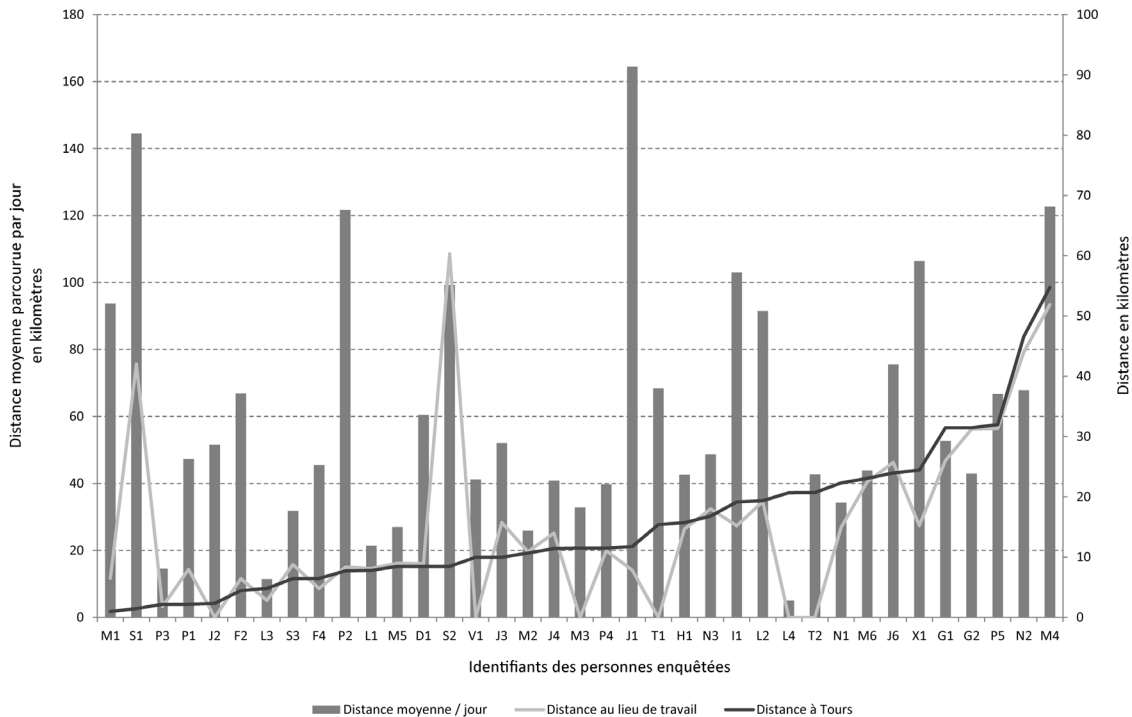


Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 18. Distances moyennes parcourues par jour et écarts-types

Ainsi, à mesure que croît le volume des distances parcourues de façon journalière, l'on observe également un accroissement du différentiel des distances parcourues entre chaque jour, avec toutefois des disparités importantes selon les individus. Autrement dit, ce n'est pas parce que les individus se déplacent plus, qu'ils le font de manière récurrente. Au contraire, plus ils se déplacent et moins cela est régulier.

Il n'existe pas *a contrario* de lien de causalité ni même de corrélation entre le volume des distances parcourues en moyenne par jour et l'éloignement au centre urbain ou l'éloignement au lieu de travail (Graphique 19).



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

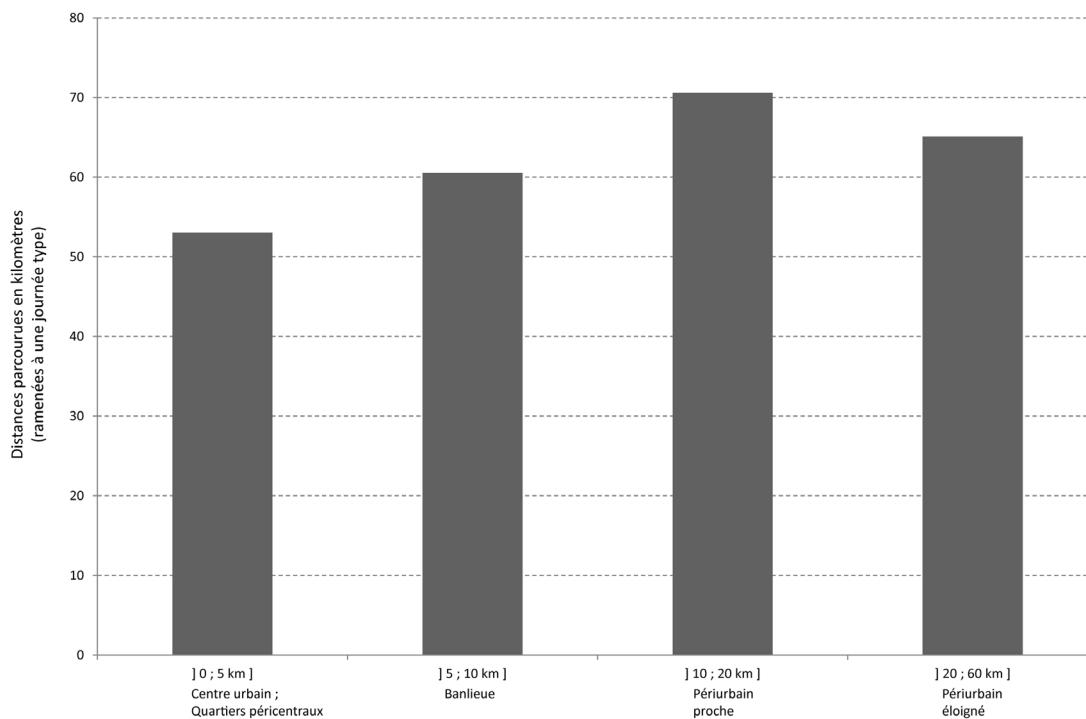
Graphique 19. Distances moyennes parcourues par jour (pour chaque individu) et éloignements au centre urbain et au lieu de travail

Ainsi, il apparaît que la mobilité des personnes enquêtées, ou du moins le volume de leurs déplacements quotidiens, n'est pas fonction de l'éloignement de leur lieu de résidence vis-à-vis du centre urbain. Ce volume dépend bien davantage de l'éloignement au lieu de travail, même si, dans ce cas encore, la relation n'est pas automatique. Compte tenu de cette dernière observation, il convient bien évidemment de nuancer le résultat précédemment énoncé, l'absence de corrélation entre le volume des distances parcourues et l'éloignement au centre urbain, et d'expliquer ou de ramener cette absence à la spécificité de l'échantillon ici observé. Lorsque l'on sait que les centres urbains et leurs périphéries proches constituent généralement les principaux pourvoyeurs d'emploi, dès lors, l'on imagine que l'on aurait retrouvé, sur un échantillon plus large et représentatif, à proprement parler, de cette organisation territoriale, cette conjonction entre distances parcourues, éloignement au lieu de travail et éloignement au centre urbain. Toutefois, ces quelques observations, à une échelle particulièrement fine, au niveau des individus, n'en dénotent pas moins une certaine diversité des situations et des organisations spatio-temporelles des mobilités dans les espaces périurbains.

À ce titre, il convient certainement de rappeler la pertinence de l'hypothèse fondatrice de cette recherche, à savoir que les espaces périurbains ne sauraient être considérés comme durables ou anti-durables en soi – du strict point de vue, dans ce cas, de la mobilité et de

ses conséquences, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre. Si par effet de masse – par ailleurs constaté – la périurbanisation croissante n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes ou de questions du point de vue de la durabilité, pour autant, l'analyse, menée ici à une échelle fine, démontre qu'il ne s'agit pas tant de condamner les espaces périurbains que de comprendre la complexité des relations entre de multiples variables dont dépendent la structuration des modes d'habiter périurbains. C'est bien de cette capacité compréhensive dont dépend potentiellement la « mise en durabilité » des espaces périurbains et non pas seulement d'une injonction urbaine.

Le volume des déplacements réalisés sur une journée type (pondération selon le nombre de jours d'enregistrement GPS), rapporté au géotype du lieu de résidence des individus enquêtés (Graphique 20), permet également de relativiser une donnée généralement prise pour acquise en ce qui concerne les modes d'habiter périurbains, en l'occurrence, la tendance à l'accroissement mécanique des distances parcourues en fonction de l'éloignement au centre urbain.



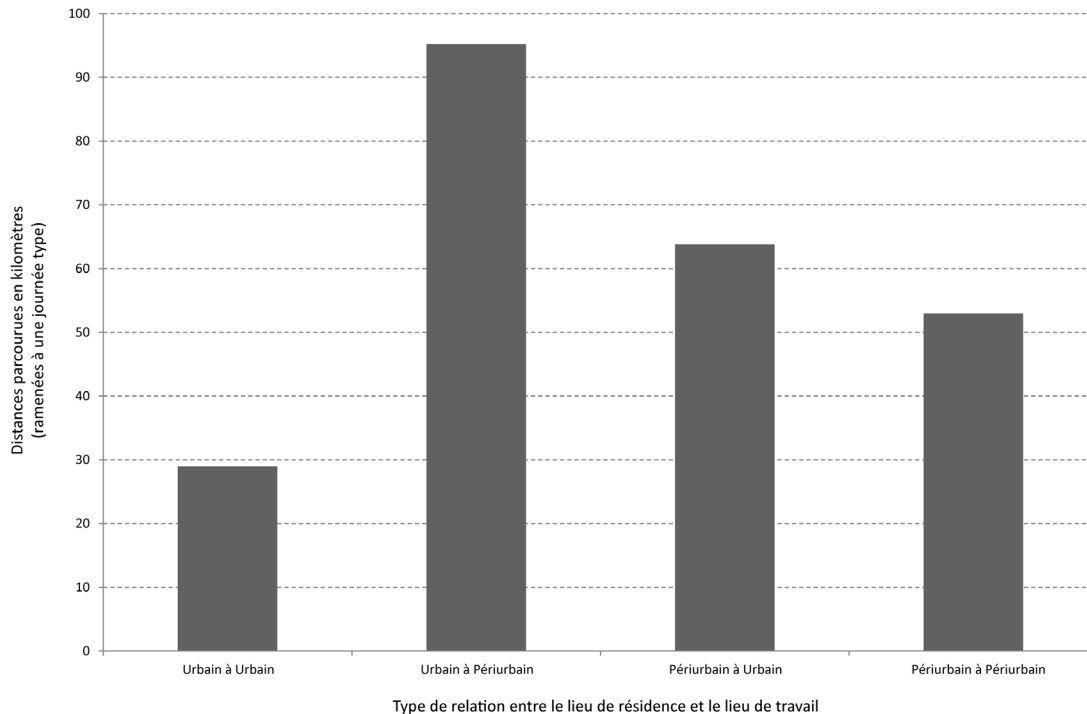
Source : enquête PérivVia
Réalisation : PérivVia 2012

Graphique 20. Distances parcourues sur une journée type en kilomètres selon le géotype de résidence

En effet, l'on observe à partir de ce dernier graphique un tassement général du volume des distances parcourues, lorsque le lieu de résidence est distant de plus d'une vingtaine de kilomètres du centre urbain. Il semble que cet affaissement relatif de la distance parcourue soit la marque d'un seuil au-delà duquel l'importance de quelques trajets sur une longue distance (notamment aller/retour domicile/travail), le temps consacré à ceux-ci, l'éloignement au centre urbain dont ils sont synonymes, incite par ailleurs à une économie des mobilités. Ainsi, à mesure que l'on s'éloigne du centre urbain, il semble que l'ancrage dans l'espace périurbain – par choix ou par nécessité – grandit au détriment du volume général des mobilités.

Avec cet autre résultat (Graphique 21), présentant la même donnée, à savoir le volume des déplacements réalisés sur une journée type (pondération selon le nombre de jours d'enregistrement GPS), mais cette fois-ci rapportée aux différentes catégories de relation

entre le lieu de résidence et le lieu de travail, l'on constate que ce ne sont pas les habitants du périurbain au sens classique – ceux qui résident dans les espaces périurbains et travaillent dans l'urbain – qui sont comptables du volume de déplacements le plus important, mais bien les individus résidant dans l'urbain et travaillant dans les espaces périurbains.



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

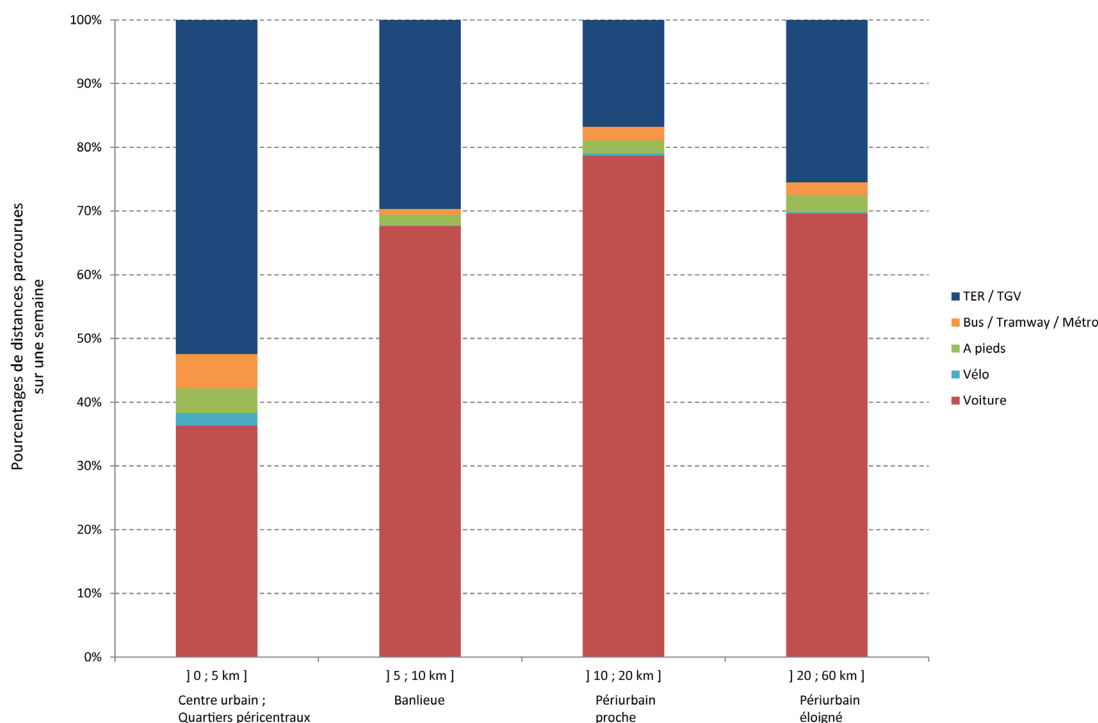
Graphique 21. Distances parcourues sur une journée type selon la relation entre le lieu de résidence et le lieu de travail

S'il convient de nuancer ce dernier résultat, notamment du fait d'un nombre relativement inégal et parfois très faible de représentants de chacune des cohortes (Urbain à Urbain : 2 ; Urbain à Périurbain : 4 ; Périurbain à Urbain : 20 ; Périurbain à Périurbain : 11), toutefois l'on peut aussi essayer de comprendre la logique géographique qui possiblement sous-tend ce type de résultat. Le développement des possibilités de déplacement et de communication, dans une société gouvernée par la dynamique des flux (Voyé, 2001), la logique de dispersion caractéristique des espaces périurbains et plus largement de l'histoire urbaine du XXème siècle, peuvent en partie expliquer le fait qu'un individu résidant dans l'espace urbain soit amené à effectuer, pour des raisons professionnelles, un nombre important de déplacements dans différents espaces périurbains – comparativement plus important qu'un habitant ancré dans une périphérie urbaine possédant une forte accessibilité à un ensemble concentré de services urbains. Cela étant, ce que nous retenons de ce type d'observation, au-delà de la question de la validité macroscopique du résultat, c'est plutôt le questionnement que possiblement celle-ci induit, notamment quant aux schémas traditionnellement véhiculés concernant le partage spatial des valeurs d'ancrage et de mobilité. Ce que suggère plus généralement ce type de résultat, nous semble-t-il, c'est la nécessité ainsi faite de s'intéresser aux logiques individuelles, sociales, temporelles et spatiales qui structurent les modes d'habiter, notamment périurbains, sans par ailleurs pouvoir présager *a priori* de l'absolue supériorité d'un modèle d'organisation territoriale sur l'autre. Dès lors, l'on ne serait contredire l'assertion selon laquelle « la ville est le développement durable » (Lévy, 2010), pour autant celle-ci n'invalide pas le fait que des formes de durabilité soient concevables – et nécessaires – pour les espaces périurbains.

B.2.3. Les modes de la mobilité périurbaine

Si dorénavant l'on s'intéresse aux modes utilisés par les individus pour se déplacer dans les espaces périurbains et ainsi organiser leurs pratiques spatiales et que l'on considère parallèlement le nombre et l'ampleur des déplacements réalisés, alors l'on voit également se dessiner un certain nombre de tendances.

Dans un premier temps, il apparaît que la part modale des transports varie de manière importante selon l'éloignement du lieu de résidence par rapport au centre urbain (Graphique 22).

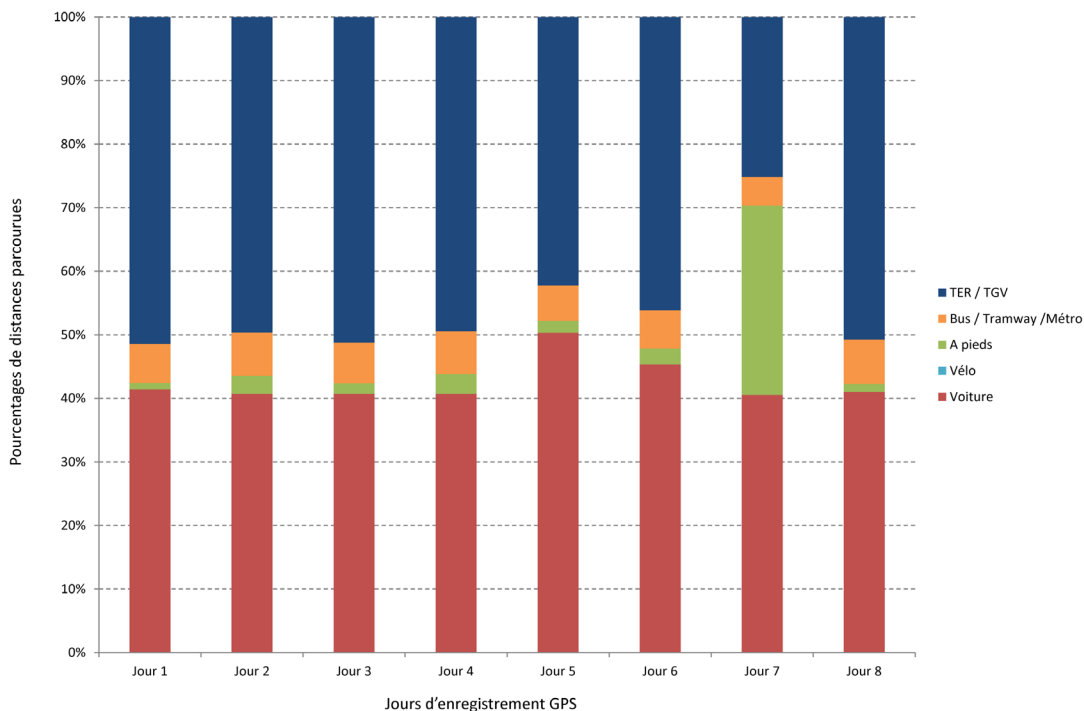


Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 22. Modes de déplacement selon le géotype de résidence des individus enquêtés

L'on observe notamment un usage croissant de la voiture à mesure que l'on s'éloigne des quartiers péri-centraux, son délaissement relatif dans le centre urbain ainsi que sa surreprésentation dans les espaces périphériques et le périurbain proche (moins de 20 km du centre urbain). Cependant, l'on constate également l'apparition du même seuil que décrit précédemment. Contrairement aux observations courantes, la part modale de la voiture particulière n'augmente pas de façon mécanique avec l'éloignement au centre urbain. À l'inverse, l'on observe chez les périurbains habitants au-delà d'une vingtaine de kilomètres du centre urbain, les périurbains éloignés, un renversement de cette tendance. Les entretiens réalisés auprès des personnes enquêtées permettent alors d'expliquer ce phénomène, par la conjonction de deux facteurs. Au-delà d'un certain budget temps consenti pour le déplacement, le transport collectif semble l'emporter sur le mode individuel, à condition toutefois que les individus aient à leur disposition les opportunités propices à ce renversement, autrement dit la possibilité d'accéder à un système de transport collectif, de s'organiser collectivement, dans le cadre du travail par exemple, de bénéficier d'une prise en charge du titre de transport, compensant parfois les freins psychologiques au report modal. Ainsi, face au renchérissement du prix de l'automobilité, il n'est pas rare de constater ce report modal dans les périphéries éloignées, accompagnée bien souvent de l'émergence de systèmes d'entraide, de prise en charge collective du transport, ou plus simplement

d'organisation sociale des mobilités, entre plusieurs individus partageant soit une proximité spatiale de résidence, soit une proximité sociale de mobilité. Ainsi, le modèle de l'intermodalité n'est pas rare dans les périphéries éloignées, avec un premier trajet en voiture pour rejoindre, depuis le domicile, le nœud ferroviaire le plus proche, et ensuite le mode ferré jusqu'au centre urbain, et parfois l'acheminement vers le lieu de travail en bus urbain, comme par exemple dans le cas de M4 (Graphique 23).



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 23. Pourcentages de distances parcourues quotidiennement par M4

M4 habite à Faye-la-Vineuse, une commune rurale située à l'extrême sud-ouest de l'Indre-et-Loire, à la limite du département (avec la Vienne). Cette localisation n'est pas nouvelle pour M4, elle ne correspond pas non plus véritablement à un choix – comme un certain nombre de situations périurbaines – puisqu'elle est héritée de la tradition familiale agricole de son conjoint, lequel poursuit d'ailleurs cette activité sur la commune même de leur lieu de résidence. Pour sa part, M4 a toujours travaillé en dehors de sa commune de résidence et, pour cela, elle a toujours été amenée à parcourir des distances importantes pour rejoindre son lieu de travail. M4 occupe aujourd'hui un poste de secrétaire à Tours et, de fait, elle parcourt quotidiennement les 70 kilomètres qui séparent son lieu de résidence de son lieu de travail. Les premiers mois où elle a occupé ce poste, M4 a effectué le trajet en voiture, y consacrant quotidiennement 2 heures, 1 heure aller et 1 heure retour. Puis, face au renchérissement du prix de l'essence, avec l'opportunité qui lui était offerte d'une prise en charge partielle de son titre de transport par son employeur, M4 (Carte 36) a finalement privilégié le TER, changeant ainsi son mode de déplacement.



Carte 36. Trace GPS de M4 sur une semaine d'enquête et modes de déplacement

Aujourd'hui, M4 utilise toujours sa voiture pour l'ensemble des activités qu'elle réalise localement (relations amicales, activités sportives, gestion du ménage), à moins d'une vingtaine de kilomètres de son lieu de résidence. Elle se rend quotidiennement en voiture à la gare de Noyant-de-Touraine (25 km), desservant le pôle secondaire de Sainte-Maure-de-Touraine, puis s'achemine en train vers la gare de Tours (40 km), avant de parcourir les derniers kilomètres (5 km) qui la séparent de son lieu de travail (localisé dans un quartier péricentral du pôle urbain) en bus urbain. Le temps que M4 consacre à ce cheminement quotidien, bien qu'ayant sensiblement augmenté (1 heure et 15 minutes aller, 1 heure et 15 minutes retour), vaut le gain non négligeable qu'elle réalise ainsi en termes de coûts, d'énergie, de confort, de tranquillité. De son propre aveu, sans cela – et bien que ses déplacements quotidiens demeurent particulièrement chronophages –, la pérennité de cette situation, et du poste qu'elle occupe à Tours, aurait été rapidement remise en question.

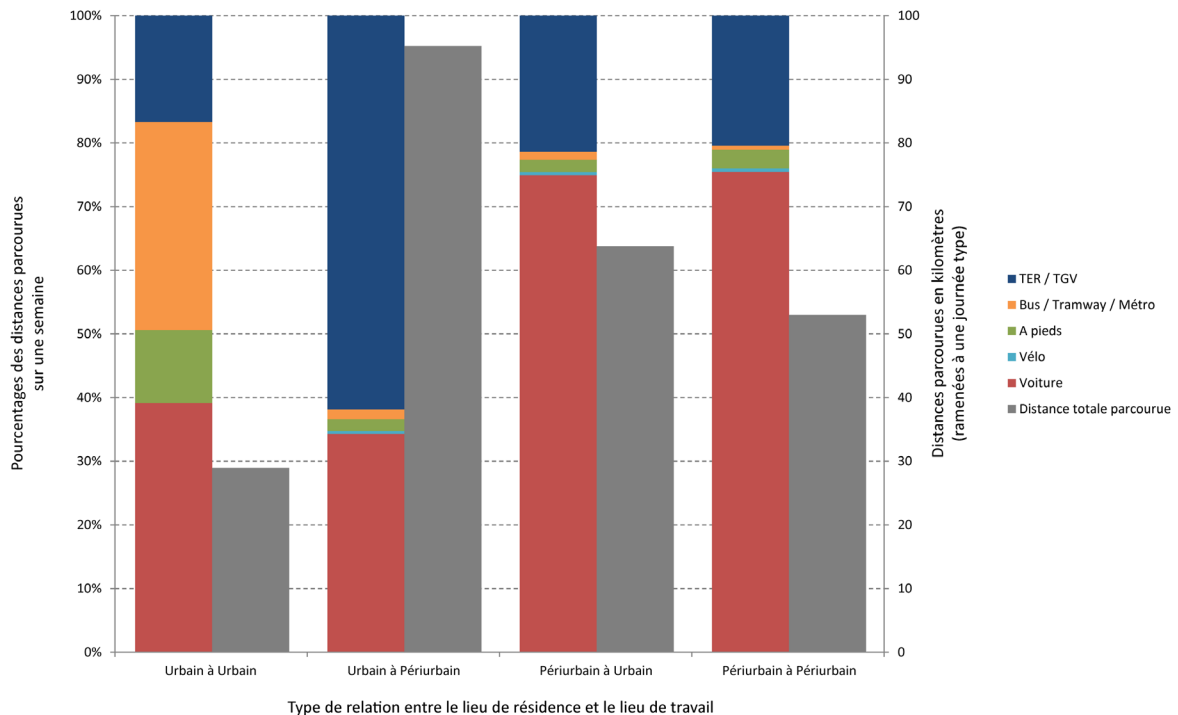
En outre, M4 n'est pas seule à réaliser ce trajet. Elle le partage pour une partie (la portion réalisée en TER) avec un certain nombre d'autres individus, ceux qui empruntent régulièrement cette même ligne TER bien entendu, mais plus particulièrement trois d'entre eux. M4 a développé une sociabilité propre à cette mobilité avec deux autres personnes habitant le même secteur sud-ouest du département. Selon les rythmes de travail de chacun, ces trois personnes se retrouvent sur le quai ou directement dans le wagon, et entretiennent une relation amicale. Pour deux d'entre elles, cette sociabilité mobile n'est que le prolongement d'une relation amicale qu'elles entretenaient déjà avant, par le biais d'une activité de loisir qu'elles avaient par ailleurs en commun. Pour l'autre, cette relation s'est construite dans la mobilité elle-même, et d'ailleurs s'y restreint presque naturellement. De façon certes anecdotique mais non moins significative, il a été intéressant, lorsque par effet « boule de neige » nous avons profité de ce réseau de connaissance liée à la mobilité pour enquêter auprès de ces trois individus (Carte 37), de constater qu'elles ne se connaissaient que par leur prénom, ignorant le nom de famille de l'un ou de l'autre, bien qu'elles connaissent de façon extrêmement précise les habitudes de mobilité de chacun – s'étonnant dans certains cas de l'absence, sur le quai ou dans le wagon, de l'un d'entre eux.



Carte 37. Traces GPS de M4, N2 et P5, sur une semaine d'enquête

Ces « sociabilités de mobilité » qui se développent durant les temps de transport et, dans certains cas, s’y restreignent ou, au contraire, débordent le strict cadre de la mobilité, s’appuyant sur un réseau de connaissances préexistant et venant ainsi le renforcer, ou si ce réseau se crée spécialement à l’occasion du déplacement, ce dernier le faisant émerger, nous renseignent quel que soit le cas de figure sur une dimension de la mobilité : sa capacité à créer du lien, à faire sens spatialement et socialement, y compris, dans certains cas, en dehors du déplacement lui-même. En effet, pour ce qui concerne M4, N2 et P5, la mobilité initialement utilitaire, fonctionnelle, envisagée principalement en tant que moyen, est progressivement devenue une fin en soi, un lieu d’ancrage mobile, faisant sens pour ce groupe d’individus, et devenant de fait une dimension de leur identité individuelle et sociale. Cet aspect du phénomène mobilitaire paraît dès lors particulièrement important, notamment pour comprendre, dans un milieu lui-même résultant de la capacité des individus à être mobiles, comment la mobilité fait sens et comment, dans le cadre de cette mobilité, se développent des liens qui vont participer de la pérennité dans le temps – d’une certaine manière de la durabilité – des formes et des modes de la mobilité. Comprendre ces solidarités qui prennent place dans la mobilité, leurs ressorts et leurs conséquences, comment elles contribuent à structurer les modes d’habiter, devient dès lors un enjeu pour la mise en durabilité des espaces périurbains.

L’usage de la voiture demeure toutefois une caractéristique dominante des modes d’habiter périurbains, un mode de déplacement privilégié dans et depuis les espaces périurbains. En effet, si l’on analyse désormais les modes utilisés pour se déplacer au regard des types de relation domicile/travail (Graphique 24), alors l’on ne peut que constater cette prédominance.



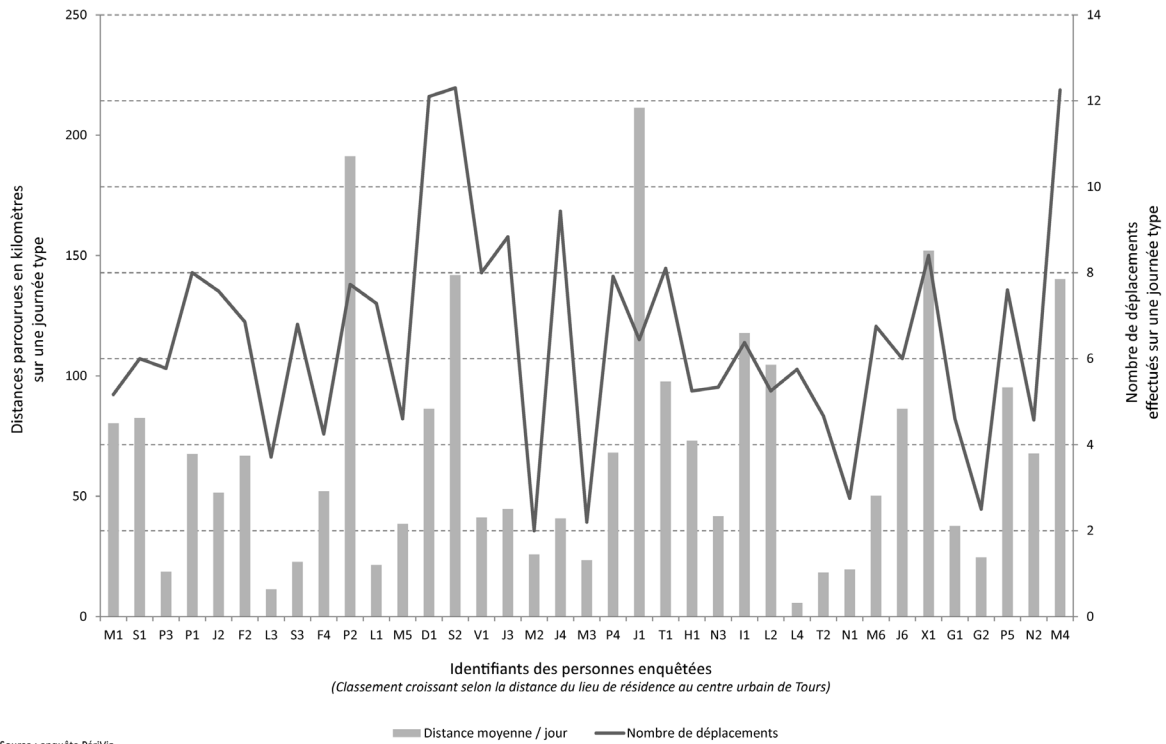
Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 24. Modes de déplacement et distances parcourues (sur une journée type) selon le type de relation entre le lieu de résidence et le lieu de travail

Toutefois, si l'on met en perspective ce dernier résultat avec ce qui a été constaté précédemment, à savoir, d'un côté un amoindrissement relatif des distances parcourues lorsque l'éloignement au centre urbain atteint un certain niveau – avec possiblement un effet de seuil – et, de l'autre, la surreprésentation des individus habitants dans l'urbain en termes de volume de distances parcourues (en gris sur le Graphique 24), alors l'on est amené à envisager sous un nouveau jour l'évaluation de la durabilité des différents modes d'habiter.

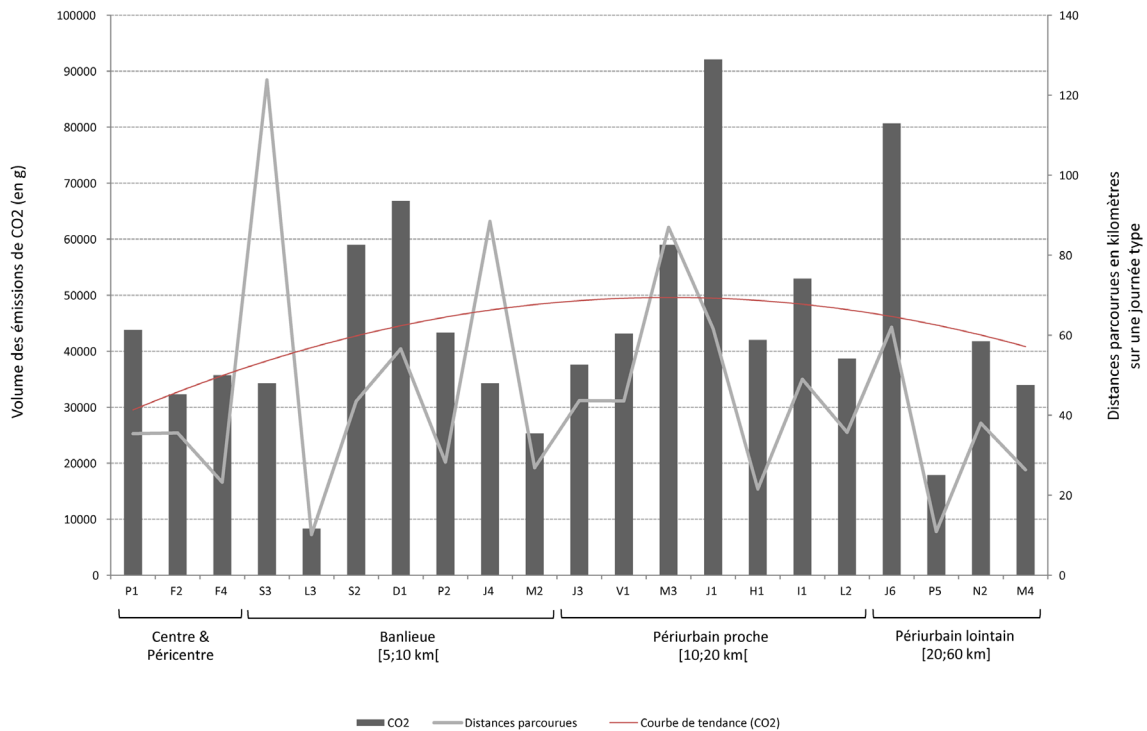
Entre autres, si l'on ne s'intéresse désormais qu'à la part modale occupée par la voiture individuelle dans les déplacements effectués, certes l'on observe une certaine croissance des distances parcourues à mesure que les lieux de résidence des individus sont éloignés du centre urbain, en revanche le nombre total de déplacements enregistrés, autrement dit, la fréquence des déplacements réalisés par chaque individu interrogé a quant à elle tendance à régresser. Ainsi, au-delà d'un certain éloignement dans les espaces périurbains, un phénomène compensatoire – redéfinissant les termes de la dialectique mobilité/ancrage – semble se faire jour, pour lequel le nombre de déplacements effectués – pour une distance parcourue toujours croissante – est moins important (Graphique 25). Ce phénomène interroge alors au premier plan la structuration des modes d'habiter – avec des mobilités plus longues mais moins fréquentes – dans les espaces périurbains éloignés. Ce phénomène interroge également l'ancrage dans les espaces périurbains, l'expression d'un certain attachement à un espace de vie sous la forme d'une certaine adhérence au lieu. La conséquence d'un tel ancrage, s'exprimant notamment dans les espaces périurbains lointains, est la concentration des déplacements sur une période de temps bien définie, la dépassant rarement et laissant peu de place à l'aléa. Sur le plan de l'évaluation de durabilité des espaces périurbains, les effets de ce phénomène ne sont pas négligeables.

III. Les territoires de la mobilité



Graphique 25. Distances parcourues et fréquence des déplacements sur une journée type

Bien que réalisée de façon partielle sur l'échantillon enquêté (21 individus sur 37 au total), l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (Graphique 26), nous montre une tendance à la décroissance des émissions de polluants liés à l'usage de la voiture individuelle lorsque l'on s'éloigne dans les espaces périurbains.



Graphique 26. Volume des émissions de CO2 (en g)

L'on constate ici le fait que le volume des émissions de polluants des véhicules à moteur à combustion ne dépend pas seulement de la distance parcourue mais intègre également la fréquence et la vitesse des déplacements (volume des émissions lié au démarrage à froid). À ce compte, les habitants des périphéries proches, avec des déplacements certes moins amples mais plus fragmentés et fréquents que les habitants des périphéries éloignées, apparaissent comme potentiellement responsables d'un volume d'émissions polluantes plus important.

Ces quelques résultats méritent toutefois d'être discutés – si ce n'est nuancés. Comme nous l'avons précédemment souligné, ils ne sauraient être considérés comme représentatifs de la logique périurbaine dans son ensemble. À ce titre, il semble donc plus juste de les prendre pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire l'expression, à travers l'analyse de quelques cas exemplaires, d'un potentiel pour la réalisation de la durabilité des espaces périurbains – ne prenant en compte ici que l'évaluation environnementale des mobilités afférentes aux localisations périurbaines. Ce que nous montrent plus précisément les enquêtes réalisées, c'est que sous certaines conditions d'organisation des espaces, la mobilité inhérente à l'ancrage périurbain n'est pas nécessairement antinomique de la durabilité des espaces. Pour autant, l'on constate également que si la durabilité des espaces périurbains est potentiellement réalisable, la capacité à supporter les coûts, notamment temporels, qu'implique la préservation, le maintien ou la réalisation des ancrages, par le développement d'une mobilité importante et surtout contraignante, est loin d'être également soutenable – ou tout simplement réalisable – pour tous les individus.

B2.4. Les formes de l'inscription territoriale périurbaine

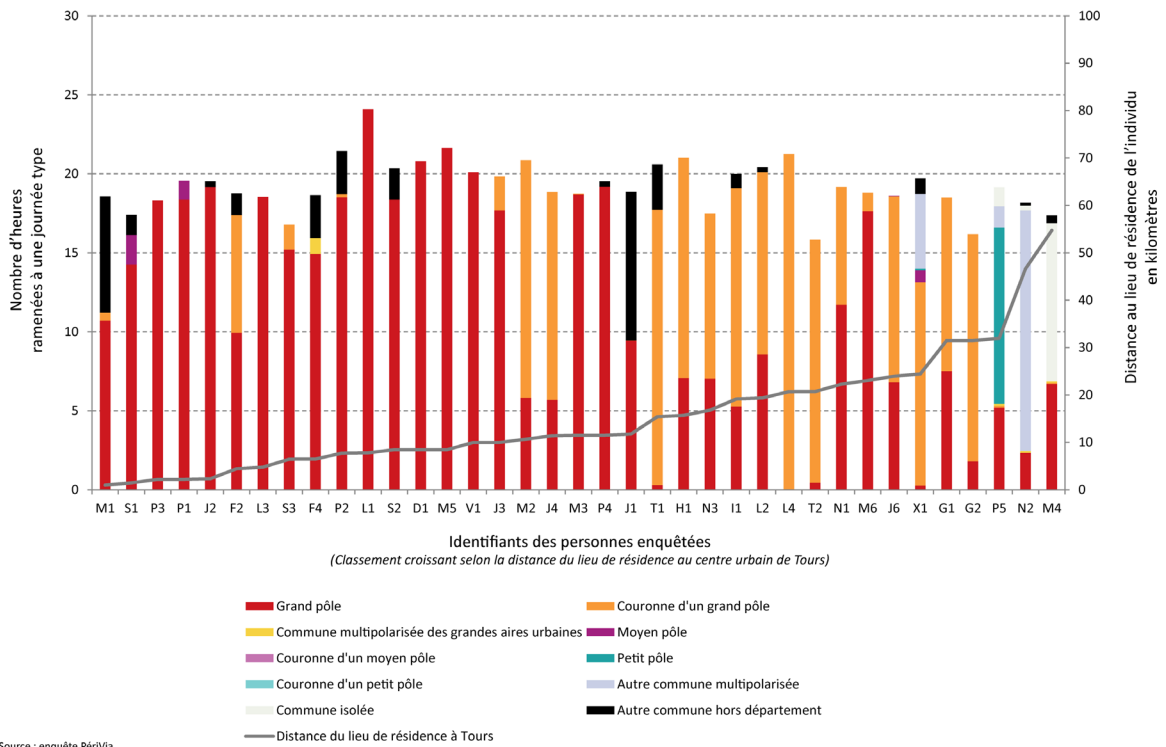
« Résider dans l'espace périurbain entraîne-t-il plus ou moins automatiquement l'adoption d'un mode de vie spécifique ? » (Dodier, 2009), « existe-t-il un mode d'habiter spécifique aux espaces périurbains ? » (Cailly, 2008), ces questions, portées par un certain nombre de chercheurs en sciences sociales, travaillent les spécificités liées à l'expansion – relativement récente – d'un mode d'occupation de l'espace, le « périurbain », sous l'angle des pratiques spatiales qu'il implique, leur originalité, leurs spécificités supposées. En effet, si le phénomène de périurbanisation est de mieux en mieux connu – bien que toujours appréhendé de façon normative –, qu'en est-il du mode d'habiter qui, possiblement, caractérise cette forme d'occupation des espaces ? Qu'en est-il de la relation entre un espace et les pratiques qui y prennent forme, s'y développent, en sont à la fois la cause et la conséquence ? Ce mode d'habiter est-il spécifique aux espaces périurbains ou correspond-t-il, plus généralement, à un mode contemporain « d'être au monde », lequel dès lors transcenderait – plus qu'il n'en serait à proprement parler la résultante – les différents types d'organisations spatiales qui en sont le support ? Quelles sont alors les spécificités du mode d'habiter périurbain, les formes de l'inscription territoriale périurbaine, relativement aux autres manières d'occuper l'espace, de faire avec l'espace ?

Ces interrogations, en partie déjà sondées par ailleurs, demeurent éminemment importantes, tant la compréhension du fondement et des conséquences des dynamiques périurbaines, les solutions que dès lors l'on est en mesure d'apporter ou d'inventer pour une mise en durabilité de ces espaces, dépendent des réponses à ces questions – et donc de la façon dont ces dernières sont posées. Il faut bien voir qu'avec la question des modes d'habiter, s'opère déjà un renversement de la logique purement spatialiste – celle d'une inscription territoriale réduite à la seule dimension du logement – pour investir l'ensemble des dimensions relatives à la pratique des lieux géographiques (Stock, 2004). Habiter le périurbain ne signifie pas seulement résider dans des espaces à faibles densités, éloignés des centres urbains, mais inclut – qui plus est dans une société caractérisée par une importante propension à la mobilité – un ensemble de pratiques et de représentations, qu'il convient dès lors d'élucider, d'analyser, de mettre au jour, mais aussi et surtout, de mettre en

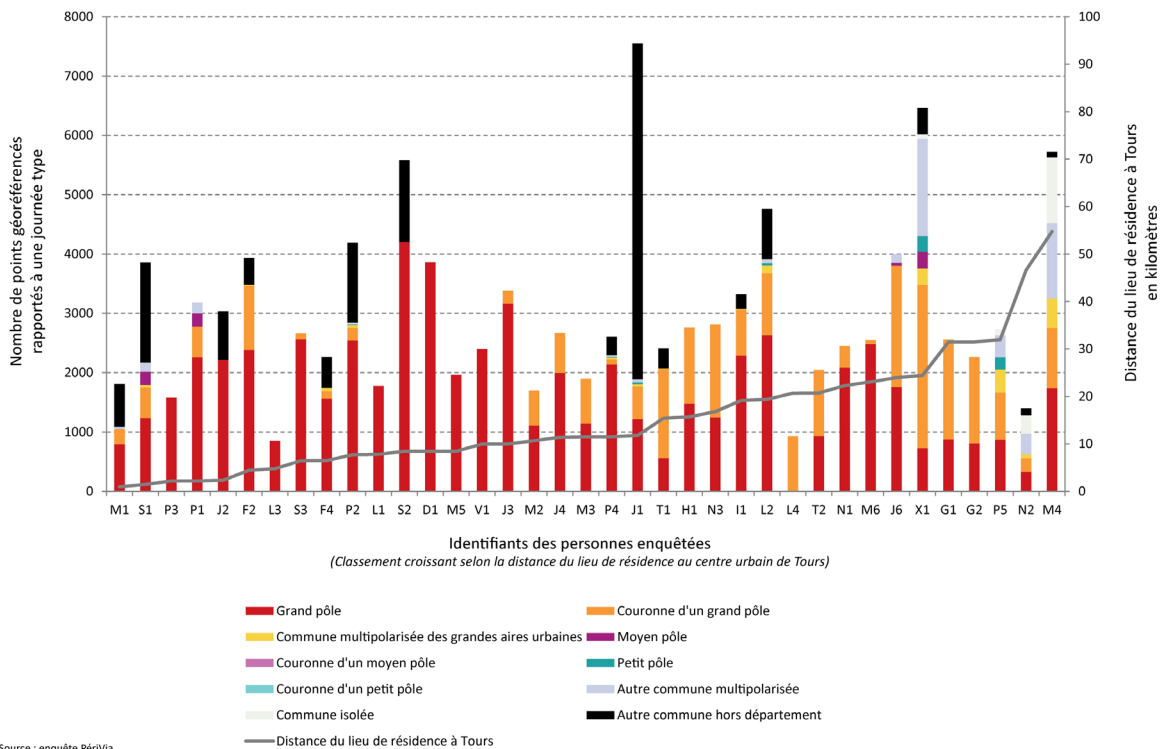
perspective au regard des évolutions contemporaines, et plus généralement partagées, des manières de faire avec l'espace.

Tenter de répondre à ces questions implique de s'intéresser aux dimensions individuelles, sociales et spatiales des modes d'habiter, à la psychologie, à la sociologie et à la géographie des modes d'habiter, en élargissant la question de l'inscription territoriale bien au-delà du simple lieu de résidence. Dans cette partie, nous tâchons donc de rendre explicites les pratiques spatiales d'un ensemble d'habitants diversement périurbains – pour des raisons résidentielles, mais aussi pour des raisons professionnelles, et plus largement en considérant tous les motifs qui font des espaces périurbains une dimension de l'inscription territoriale de ces individus. Nous prenons donc, dans un premier temps, ces pratiques spatiales, la façon dont elles impriment leur marque aux territoires, comme indicateurs des modes d'habiter, sans pour autant considérer que ces pratiques permettent de recouvrir la diversité des manières d'être périurbain. Dès lors, pour permettre de véritablement restituer le sens de l'habiter périurbain, et ainsi lui rendre tout son relief, les descriptions opérées dans cette partie sont à rapportées, dans un deuxième temps, aux dires des individus qui en sont les opérateurs, aux justifications restituées par ces mêmes acteurs et analysées dans la quatrième partie de ce rapport. Cela étant, avant même d'entendre ces habitants, de s'intéresser à leurs représentations des espaces périurbains et comment celles-ci participent de leur manière d'être périurbain, un certain nombre de constats peuvent être posés, et qui montrent en premier lieu la diversité des modes d'habiter périurbains.

Sur les deux graphiques qui suivent (Graphique 27 et Graphique 28), nous présentons successivement le nombre d'heures effectives, passées par chaque individu enquêté, en chaque lieu de son système de lieux, et le nombre de points géoréférencés (avec un pas de temps variable de 1 à 3 secondes selon la vitesse de déplacement) lors de chaque déplacement réalisé et contribuant de la sorte à la formation de ce système de lieux. Ces deux informations sont enfin rapportées à la catégorie d'appartenance du lieu, ou du point, s'il s'agit d'un déplacement, en fonction du Zonage en Aires Urbaines (ZAU, 2010). Dès lors, si l'on constate, à partir du premier graphique (Graphique 27), à la fois un ancrage territorial clairement urbain pour les habitants dont le lieu de résidence se situe à moins de 10 kilomètres du centre de l'agglomération tourangelle, et un partage évident de cet ancrage territorial entre les espaces urbains et périurbains pour les habitants dont le lieu de résidence est éloigné de plus de 10 kilomètres du centre de l'agglomération, cette donnée n'en est pas moins remise en question et nuancée lorsque, s'intéressant au deuxième graphique (Graphique 28), l'on observe que les déplacements de ces mêmes individus couvrent une diversité d'espaces largement plus importante, à la fois urbains et périurbains. Ainsi, l'affirmation selon laquelle, le lieu de résidence, à lui seul, pourrait être suffisant pour caractériser le mode d'habiter périurbain, se trouve invalidée. Ce premier résultat plaide dès lors en faveur d'une compréhension beaucoup plus large des modes d'habiter, incluant l'ensemble des liens qui contribuent à la formation du système de lieux, caractéristique des pratiques spatiales propre à chaque individu et des modalités de leur inscription territoriale.

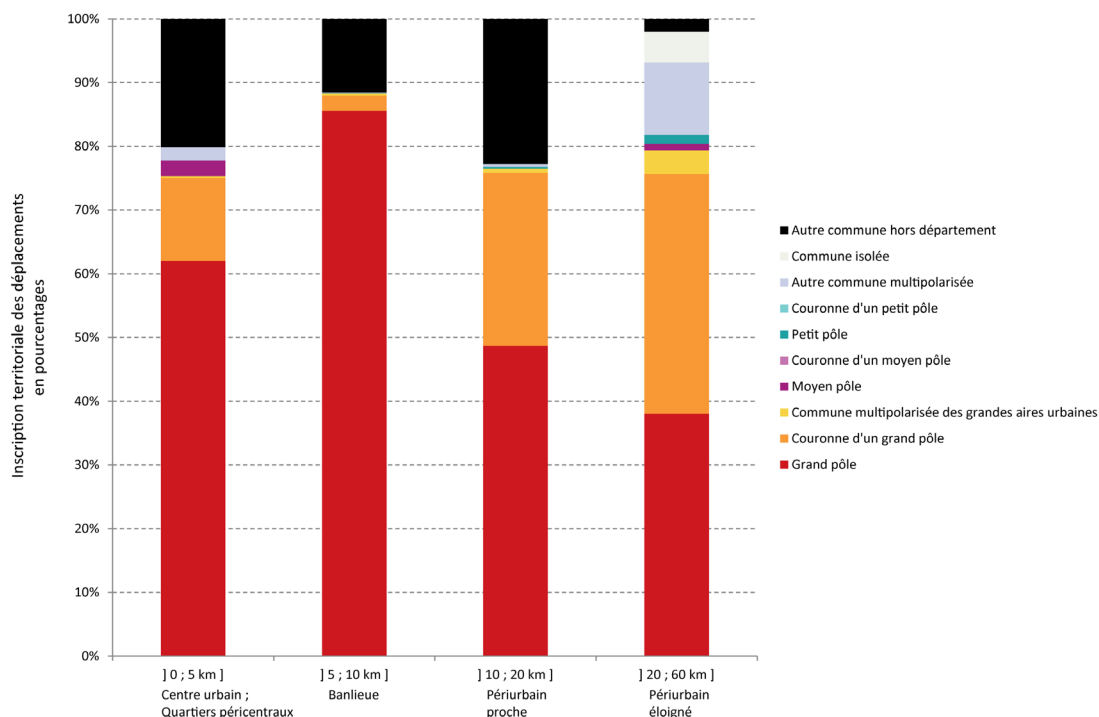


Graphique 27. Nombre d'heures passées dans chaque lieu, par chaque individu enquêté, selon la catégorie d'appartenance du lieu au Zonage en Aires Urbaines (ZAU 2010)



Graphique 28. Nombre de points géoréférencés durant chaque déplacement, par chaque individu enquêté, selon la catégorie d'appartenance du point au Zonage en Aires Urbaines (ZAU 2010)

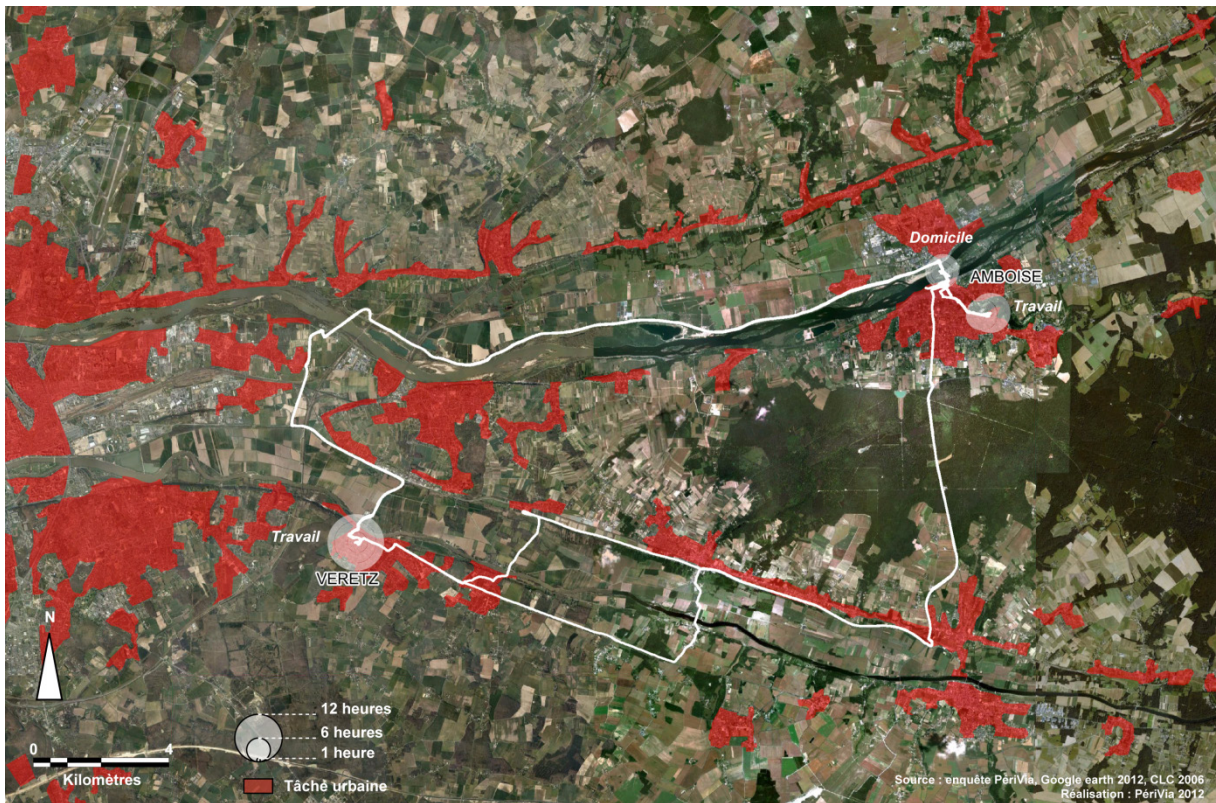
Il apparaît notamment que les pratiques spatiales périurbaines ne sont pas l'apanage des seuls habitants des espaces périurbains mais concernent l'ensemble des individus enquêtés, à quelques rares exceptions près – se situant d'ailleurs davantage dans les espaces de la proche périphérie que véritablement dans le centre urbain de l'agglomération (Graphique 29). Cela étant, cette première analyse permet également de constater la plus grande diversité des territoires dans lesquels s'inscrivent les pratiques spatiales des habitants du périurbain éloigné (au-delà de 20 kilomètres), relativement aux habitants des espaces périurbains plus proches de l'agglomération. Ici, il semble donc se dégager une première spécificité du mode d'habiter périurbain, qui ne serait cependant pas partagée par l'ensemble des périurbains, mais davantage spécifique à la condition d'éloignement dans les espaces périurbains.



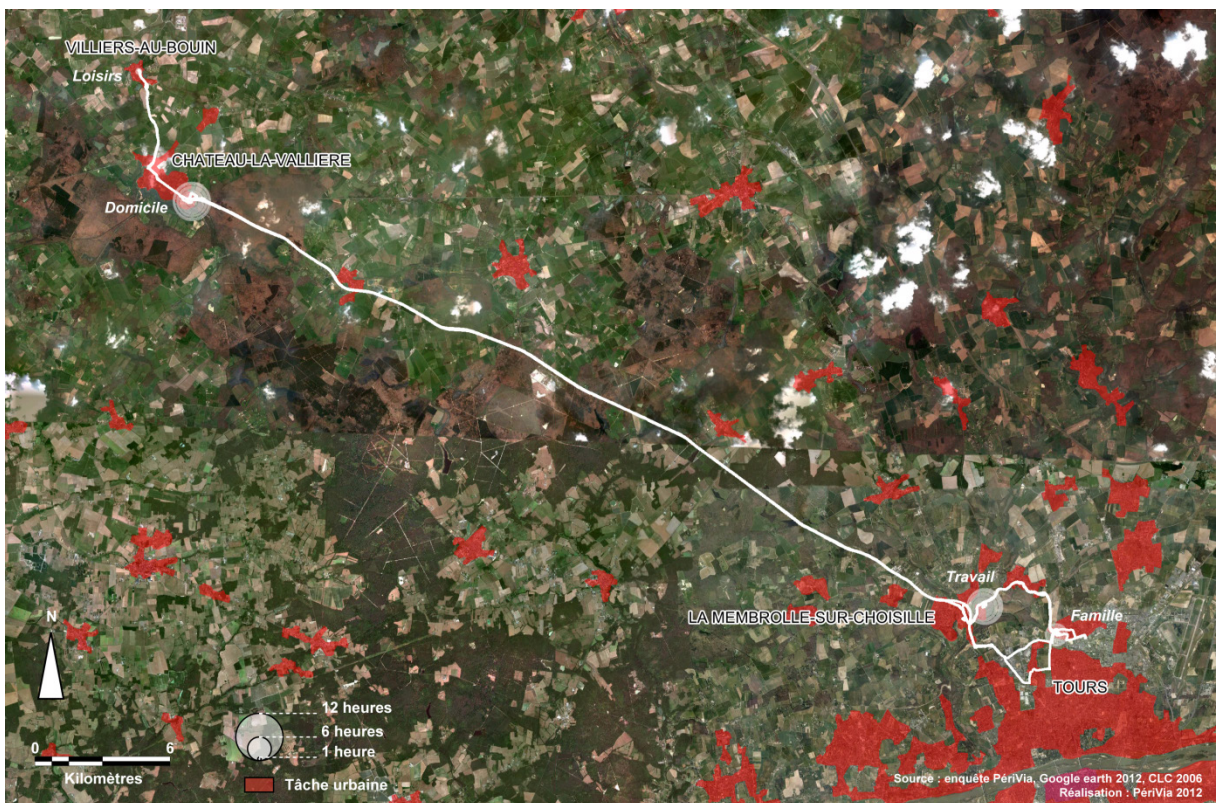
Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 29. Inscription territoriale (ZAU 2010) des déplacements des individus enquêtés

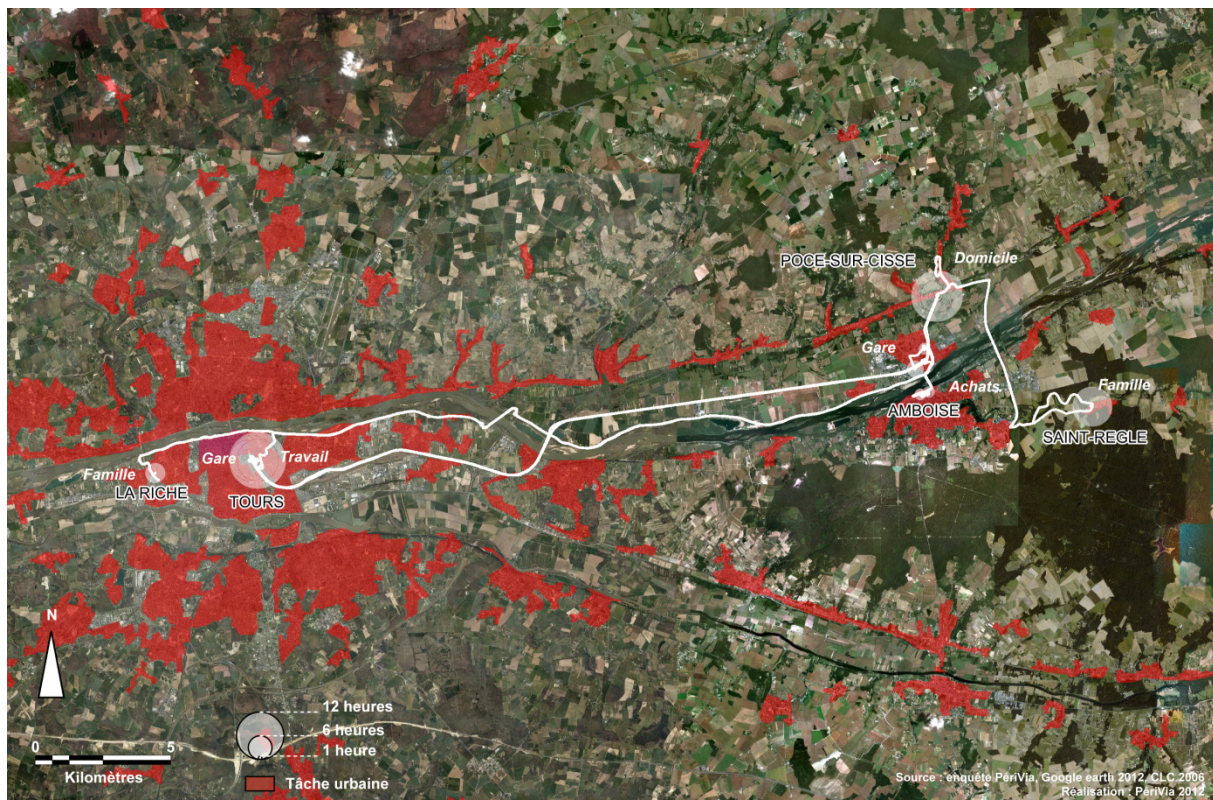
Dans nombre de cas observés, à l'image par exemple de H1 (Carte 34), de N1 (Carte 38), de G1 (Carte 39), ou encore de M6 (Carte 40), l'inscription territoriale des pratiques spatiales apparaît clairement déterminée par la relation entre domicile et travail – et la contrainte que celle-ci dès lors impose en termes de mobilités. Dans les cas présentés ci-après, le travail apparaît clairement comme l'activité prépondérante en termes de pratiques spatiales périurbaines. Aussi l'inscription territoriale des pratiques spatiales, leur grande diversité, comme il vient d'être montré, renvoie à cette caractéristique principale. En outre, l'on constate que cette injonction à la mobilité des habitants périurbains, renvoie également à une grande diversité des formes d'appropriation des espaces périurbains. La diversité des espaces pratiqués ne renvoie pas à un égal investissement des espaces.



Carte 38. Trace GPS de N1, sur une semaine d'enquête



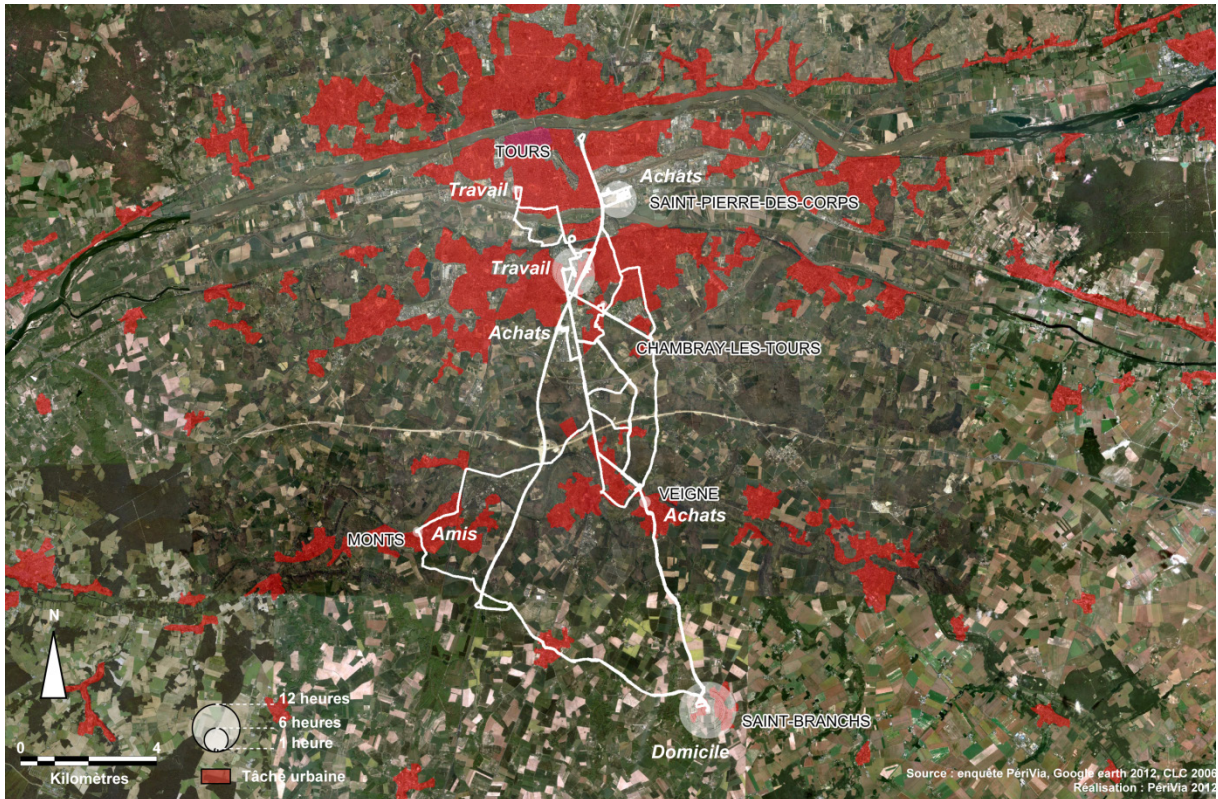
Carte 39. Trace GPS de G1, sur une semaine d'enquête



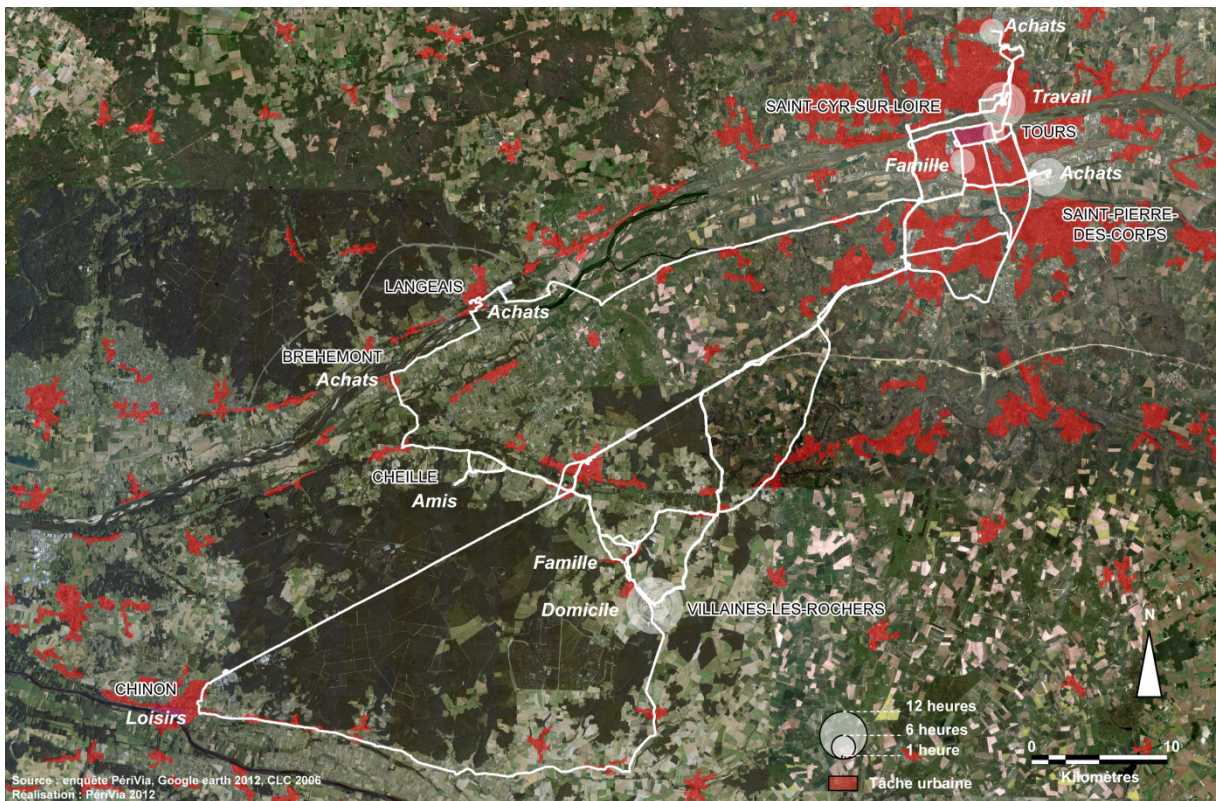
Carte 40. Trace GPS de M6, sur une semaine d'enquête

Finalement, les pratiques spatiales des habitants du périurbain font montre d'une adhérence différenciée aux espaces. Davantage traversés et finalement peu investis, les espaces périurbains apparaissent, dans certains cas, comme des espaces de transition, « espaces-mobiles » entre un lieu de vie et un lieu de travail, à partir desquels vont se développer de véritables formes d'appropriation, par le biais des activités propres par exemple à la gestion du ménage ou par le biais des relations familiales et amicales, etc. Dans ces cas, la partition est grande, et les degrés et les formes d'appropriation également, entre les espaces de la mobilité et les espaces de l'ancrage. En outre, l'on constate que les espaces de l'ancrage sont non seulement partagés entre l'urbain et le périurbain mais, qui plus est, les espaces de l'ancrage périurbain ne se résument pas au seul espace domestique. Contrairement à l'image du périurbain replié sur son logement, l'on observe plutôt une diversité des modalités d'appropriation d'espaces plus ou moins éloignés du domicile, tantôt du fait des réseaux de connaissances (famille, amis), tantôt pour des motifs plus utilitaires (approvisionnement, courses, gestion du ménage) ou encore pour les loisirs. L'espace domestique, celui du logement, demeure quoiqu'il en soit un point central, mais non exclusif. Un certain nombre de pratiques spatiales se développent également à partir du domicile, et l'individu dès lors de rayonner dans l'espace périurbain, à l'image de H1 (Carte 34), figure archétypale en la matière.

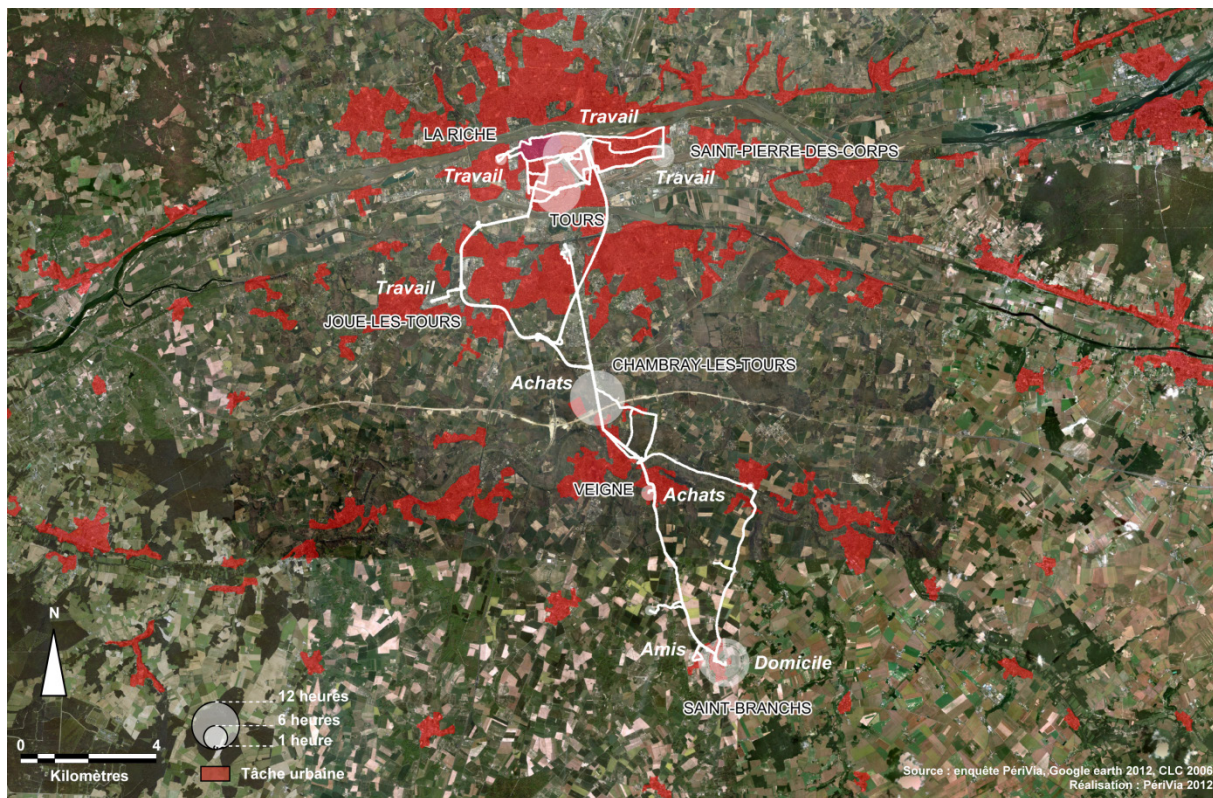
À cela, il faut également ajouter l'inégale propension des individus à investir les espaces périurbains de la mobilité. Ainsi, dans d'autres cas, à l'image par exemple de I1 (Carte 41), J6 (Carte 42) ou encore L2 (Carte 43), l'on observe une intense appropriation des espaces de transition entre le logement et le travail. Pour certains, du fait d'une activité professionnelle spécifique (artisans, professions libérales), qui les amène par exemple à se déplacer régulièrement et ainsi à parcourir l'espace périurbain, pour d'autres, du fait d'un réseau de sociabilités particulièrement étendu et ancré, à la fois géographiquement et historiquement, dans cet espace périurbain, l'on observe un éclatement des pratiques, lesquelles dès lors vont recouvrir une diversité de lieux et d'activités localisées sur tout le long du gradient des espaces périurbains.



Carte 41. Trace GPS de I1, sur une semaine d'enquête



Carte 42. Trace GPS de J6, sur une semaine d'enquête



Carte 43. Trace GPS de L2, sur une semaine d'enquête

L'on reconnaît, dans ces dernières figures, la marque d'individus dont les pratiques spatiales sont intenses, et ce pour diverses raisons. En outre, ces individus, comme nous le révèlent leurs entretiens approfondis, sont certainement, plus que d'autres, imprégnés si ce n'est par une « identité périurbaine » du moins, par une « identité de déplacement » (Ramadier *et al.*, 2009), à laquelle certains d'entre eux font d'ailleurs explicitement référence. La mobilité est une dimension de leur identité individuelle et sociale, davantage d'ailleurs que leur statut d'habitant des espaces périurbains. L'assignation identitaire à un lieu de résidence compte moins pour ces personnes que leur capacité à faire avec et à s'adapter à l'ensemble des dispositions spatiales, jouant pour cela d'une extrême mobilité, valorisante socialement et réalisée principalement en voiture. Par cette compétence, autant héritée qu'acquise et dès lors revendiquée, ces individus se démarquent de l'image traditionnelle du périurbain, essentiellement navetteur, peu investi dans l'espace local de résidence, et en cela reclus socialement en dehors de la sphère professionnelle et strictement familiale à l'échelle du ménage. Ces quelques exemples montrent qu'au contraire, il existe aussi un mode d'habiter périurbain, intense autant du point de vue social que spatial – ce qui n'est d'ailleurs pas sans poser question du point de vue de la durabilité des espaces périurbains.

En outre, ces derniers cas de figure questionnent également le mode d'habiter périurbain notamment comme étant traditionnellement caractérisé par une mobilité éminemment programmée (Cailly, 2008). L'éloignement quotidien qu'implique la situation périurbaine oblige certes les individus à organiser rationnellement leurs déplacements, au moins, à l'échelle de la journée. « Il est clair que la plupart des habitants du périurbain savent le matin, en partant de chez eux, quels sont les principaux déplacements de leur journée » (Dodier, 2009). Pour autant, si la programmation des déplacements, l'organisation des chaînages d'activités, apparaît bien comme l'une des conditions les plus nettes de la périurbanité (Dodier, 2009), l'étude fine des mobilités permet également d'apporter, selon l'éloignement au centre urbain notamment, mais aussi selon le type de travail, ou encore, selon les modes de déplacement privilégiés, quelques précisions à cette règle.

Ainsi, l'on observe selon les opportunités et les habitudes, selon les compétences et les identités de chacun, une grande variabilité dans les manières de faire avec l'espace. Ce que permettent les relevés GPS, réalisés à l'échelle d'une semaine entière, c'est de révéler la variabilité quotidienne des pratiques spatiales de certains périurbains, et de montrer ainsi l'expertise que ces individus développent dans leur capacité d'adaptation à un ensemble de circonstances (accompagnement des enfants, rythmes de travail irréguliers, etc.) qui, bien qu'elles disposent d'une certaine redondance d'une semaine sur l'autre, n'en appellent pas moins à une faculté quotidienne d'adaptation. Ce fait est particulièrement visible lorsque l'on décompose jour après jour les relevés GPS réalisés (Planche 1 et Planche 2).

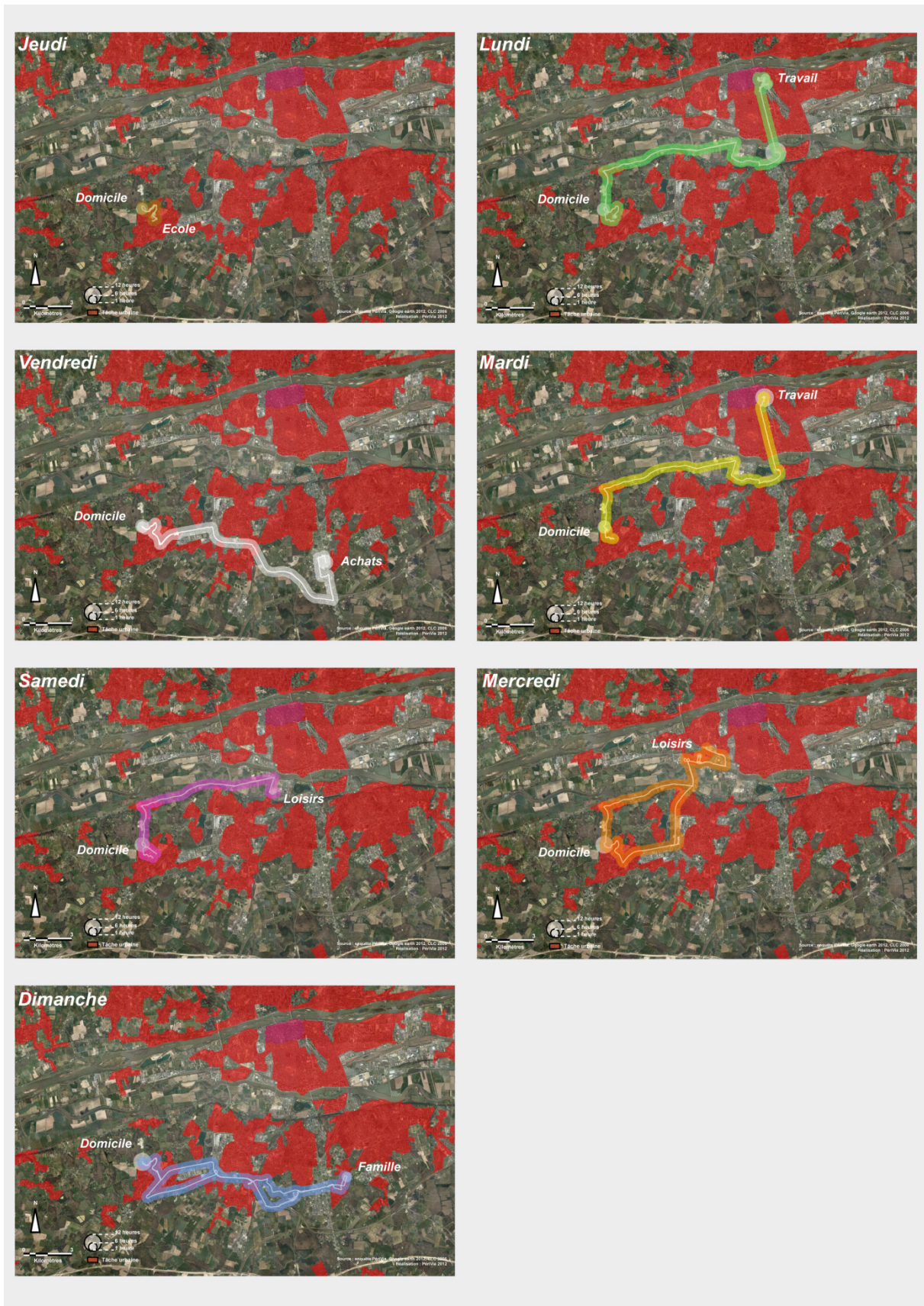


Planche 1. Décomposition journalière de la trace GPS de L1

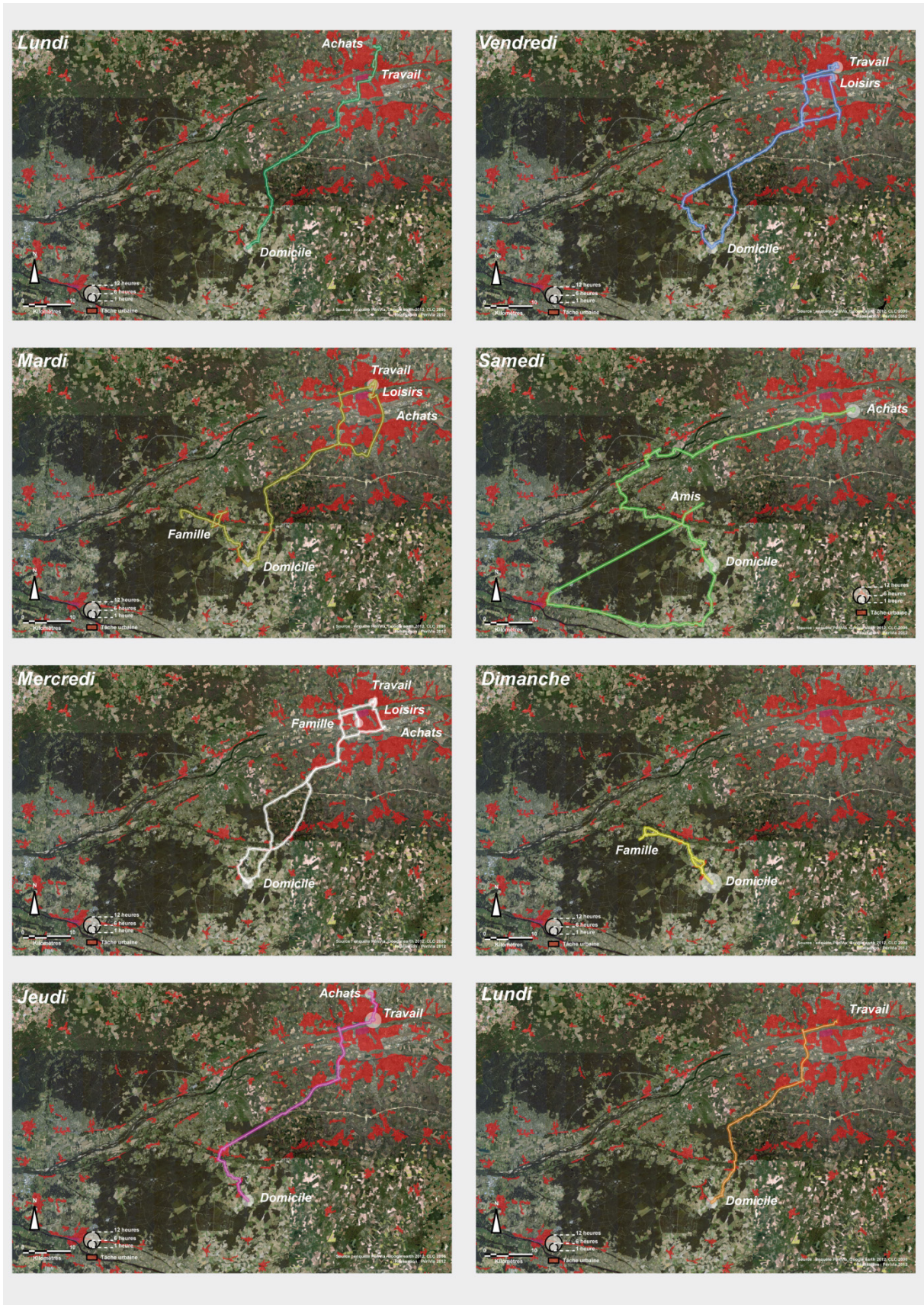
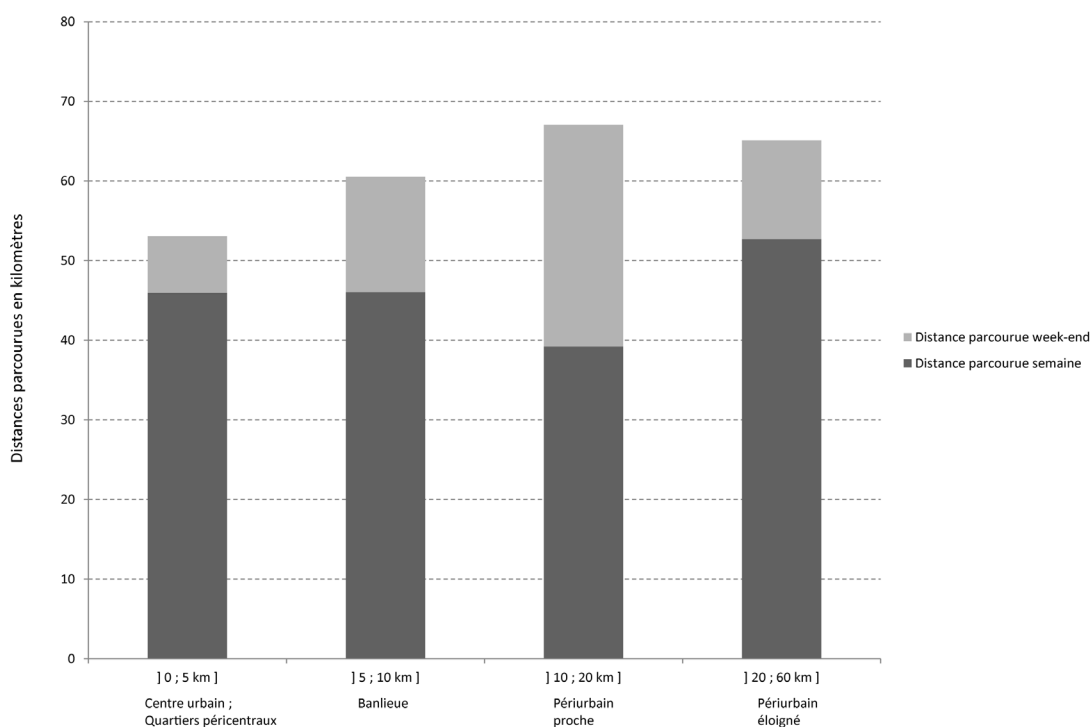


Planche 2. Décomposition journalière de la trace GPS de J6

Dans les deux cas présentés ici, L1 (Planche 1) et J6 (Planche 2), l'on observe une importante variabilité de l'empreinte spatiale des pratiques quotidiennes, laquelle renvoie, selon les jours de la semaine, à des territoires vécus et appropriés forts différents.

Selon les jours de la semaine, selon les activités programmées durant ceux-ci, l'on note principalement une variation dans l'intensité et l'échelle des pratiques spatiales. L'emprise imposée au quotidien par le temps consacré au travail empêche, dans certains cas, l'investissement de tout autre lieu, réduisant ainsi la marque des pratiques spatiales au seul trajet domicile/travail. Dès lors, la variabilité des pratiques spatiales s'exprime avant tout au travers de la distinction entre jours chômés et jours travaillés. L'on retrouve ainsi l'une des spécificités des modes d'habiter périurbains, à savoir un investissement également important des temps du week-end (Graphique 30), principalement consacrés aux loisirs, aux achats ou aux relations sociales (amicales et familiales).



Source : enquête PériVia
Réalisation : PériVia 2012

Graphique 30. Distances parcourues, par l'ensemble des personnes enquêtées, selon les temps de la semaine et les géotypes du lieu de résidence

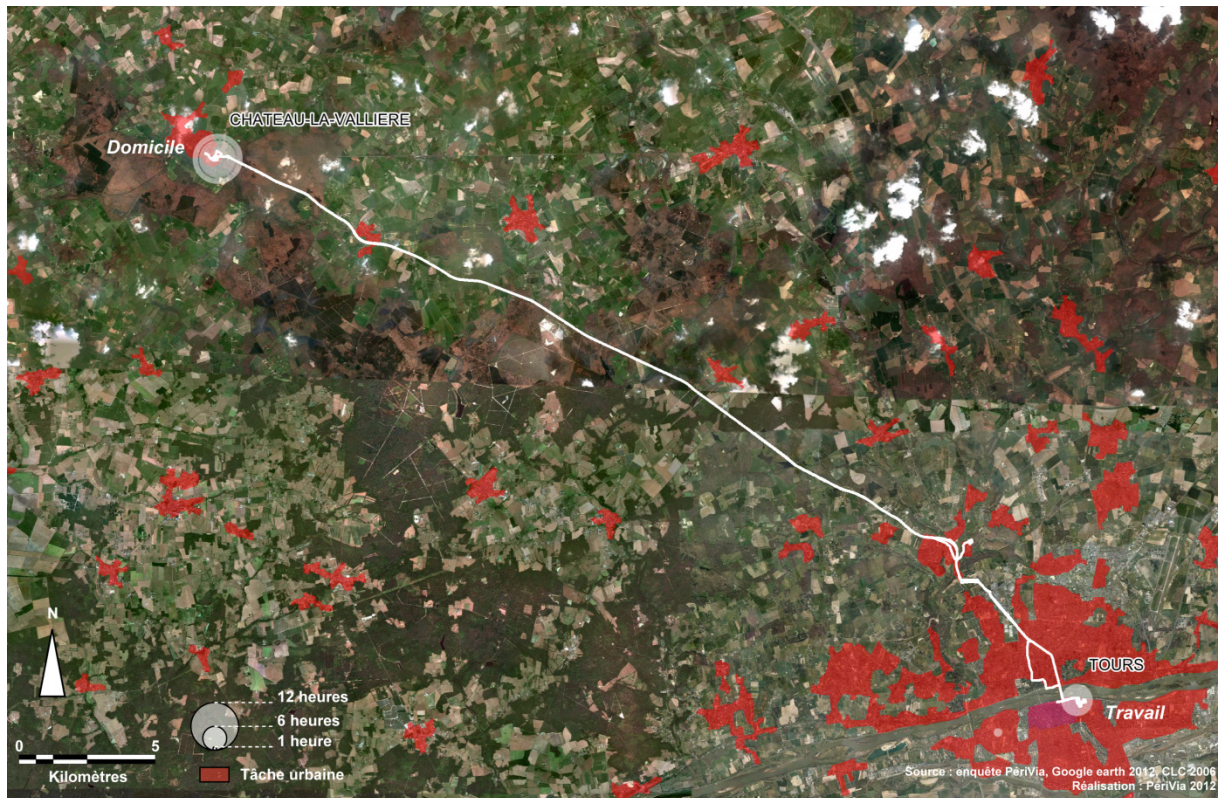
Partant, il est intéressant de constater que la forme et l'intensité des pratiques spatiales attachées à ces temps plus ou moins libres, ceux du week-end et des périodes chômées, exonérées par définition des contraintes habituelles, adhèrent de façon beaucoup plus étroite aux territoires d'appartenance, aux aires d'identification, des individus. Ainsi, ces différents temps libres et la marque qu'ils impriment sur les espaces transcendent à proprement parler la stricte condition de périurbanité pour exprimer une diversité beaucoup plus grande des manières de faire avec l'espace.

Dans certains cas, ces temps libres vont être l'occasion d'un investissement important des lieux de commerce en proche périphérie de l'agglomération centrale, reproduisant ainsi en partie le schéma des déplacements déjà réalisés au quotidien, dans d'autres cas au contraire, ils vont compenser un investissement déjà important des lieux centraux de l'agglomération, par un repli sur l'espace domestique dès lors essentiellement consacré à

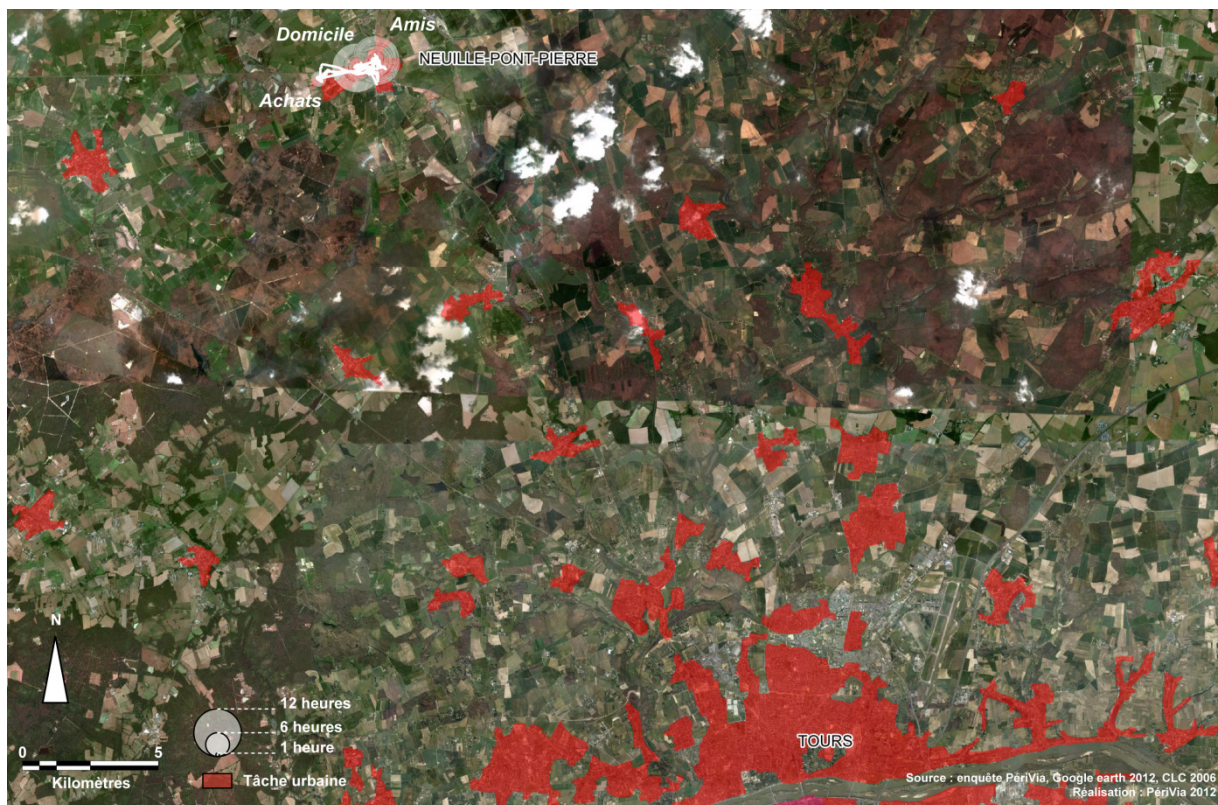
l'entretien du logement et du jardin. Dans d'autres cas encore, ils vont être l'occasion d'un réinvestissement des réseaux de sociabilité constitués, tantôt davantage tournés vers les espaces périurbains, avec une pratique intensive de ces derniers – principalement en voiture et sur des distances relativement longues –, tantôt davantage tournés vers les espaces de la proche périphérie, selon au final les ancrages historiques, familiaux et amicaux propres à chacun.

En outre, si la programmation des chaînages d'activités apparaît relativement établie durant les jours travaillés, permettant notamment l'adoption de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, le temps du week-end – temps de liberté par définition – apparaît quant à lui essentiellement comme un temps automobile. Aussi, il n'est pas rare de constater, y compris pour certaines pratiques spatiales, dont le dessin est relativement proche des pratiques habituelles lors des jours travaillés, un abandon du transport collectif, durant ces moments (consacrés à la famille, aux amis, aux achats), au profit du transport automobile.

Ces temps ainsi laissés à la discrétion des individus, et la diversité des manières de faire avec l'espace qui dès lors trouvent à s'y exprimer, permettent d'apporter certaines précisions quant aux archétypes périurbains : navetteur, replié sur son domicile, retiré des réseaux de sociabilité... En effet, s'il semble bien exister quelques traits caractéristiques fondamentaux, quelques structures redondantes et dominantes, d'un jour sur l'autre, d'une semaine sur l'autre, qui permettent d'identifier et de délimiter ainsi un ensemble de figures idéales-typiques de la périurbanité (Dodier, 2009 ; Cailly, à paraître), au-delà de ces figures nécessairement simplificatrices et synthétiques, ce qui ressort avant tout de l'enquête ici menée, c'est une grande diversité des manières de faire, d'un jour sur l'autre, y compris pour un même individu. Ni les contraintes afférentes au travail, ni l'affirmation d'un ancrage résidentiel, ni les mobilités qui s'imposent de fait dans la mise en relation entre ces deux termes, ne semblent l'emporter pour définitivement caractériser un mode d'habiter périurbain, singulier et particulier. Au contraire, il apparaît pour chacun de ces espaces et de ces temps, une déclinaison tout à fait riche des manières de faire avec ces « espace-temps », espaces de l'ancrage, espaces mobiles, temps contraints, temps libres, dont les différents cas de figure ici observés, expriment la multitude des combinaisons possibles, en fonction des compétences, des identités, des trajectoires, des désirs et des valeurs de chaque individu. Ainsi, s'il est toujours possible d'identifier des individus qui répondent de façon exemplaire aux figures idéales-typiques du navetteur (Carte 44), du reclus (Carte 45), ces cas demeurent alors l'exception.



Carte 44. Trace GPS de G2, sur une semaine d'enquête



Carte 45. Trace GPS de L4, sur une semaine d'enquête

Dans la majorité des cas l'on observe plutôt de subtils arrangements, qui vont conjuguer sur les différents temps de la semaine, d'un jour à l'autre, avec une stabilité ou une variabilité plus ou moins importante, des modèles diversifiés d'investissement des espaces mobiles et des espaces d'ancrage à la fois périurbains et urbains. Ce que nous tâchons de synthétiser dans le tableau suivant (Tableau 12).

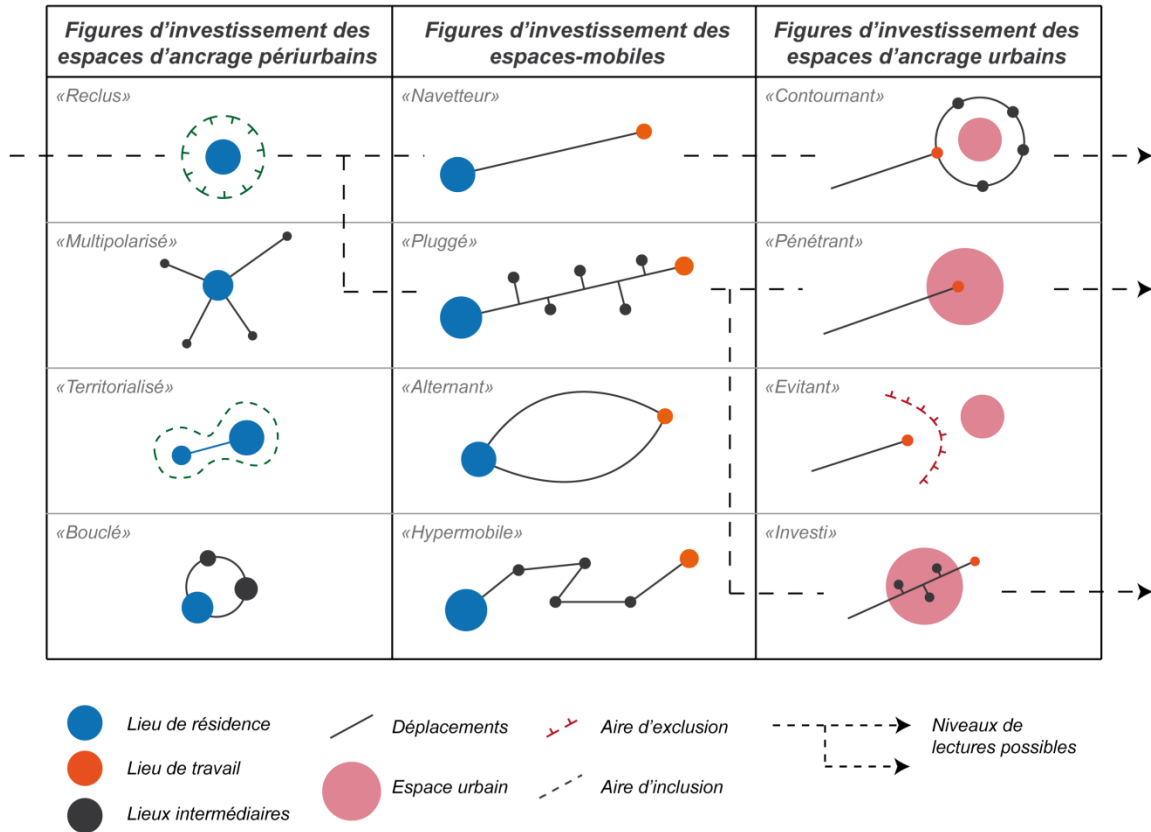


Tableau 12. Figures d'investissement et modes d'habiter périurbains

La possibilité d'une lecture de ce tableau à plusieurs niveaux retranscrit ainsi la variabilité – que nous avons pu constater – des multiples formes et modalités des arrangements spatiaux dessinant les contours de modes d'habiter périurbains diversifiés. Loin d'épuiser la diversité des situations rencontrées, cette synthèse n'en permet pas moins d'entrevoir la complexité des systèmes et des arrangements spatiaux qui composent les modes d'habiter périurbains, entre ancrage et mobilité. Il faut bien voir que face à ces différents schémas, aux multiples arrangements que dessinent potentiellement les différentes manières d'articuler l'ensemble des dimensions de la périurbanité, chaque individu dispose en réalité de compétences, d'habitudes, se voit imposer un certain nombre de contraintes, mais aussi peut se saisir d'un certain nombre d'opportunités, tant spatiales que sociales, tant matérielles que relationnelles. Saisir cette complexité, comprendre les contextes qui restreignent ou potentiellement qui augmentent les opportunités qui s'offrent aux individus, comprendre les dimensions individuelles et sociales, géographiques et historiques, dans lesquelles s'inscrivent ces différentes manières de faire avec l'espace, est certainement la première condition pour réaliser le projet d'un périurbain durable ; pour la mise en œuvre de modes d'habiter périurbains durables.

IV. Les justifications de la mobilité : la place de la durabilité

La méthode d'enquête employée a proposé une grille d'entretien originale organisée en trois temps. Dans un premier temps l'entretien visait à récolter un discours sur les espaces habités au cours de la vie, afin de déceler, grâce à la profondeur biographique, les logiques du rapport à l'espace des individus et les raisons qui l'ont amené à habiter là aujourd'hui, ainsi que les habitudes de mobilité qu'il y développe. La seconde phase de l'entretien se focalisait sur la période de l'enquête, sur la base d'une lecture conjointe de la carte, permettant à l'enquêté de corriger et d'expliquer les données liées au relevé GPS de ses déplacements de la semaine. La troisième phase consistait à favoriser une auto-évaluation par la personne de sa mobilité en introduisant la problématique de la durabilité. La grille d'entretien suivait donc ces trois étapes (Annexe 4). Les registres du discours ainsi récolté sont divers et souvent multiples dans chacune des phases comme le montre le schéma suivant (Figure 14) :

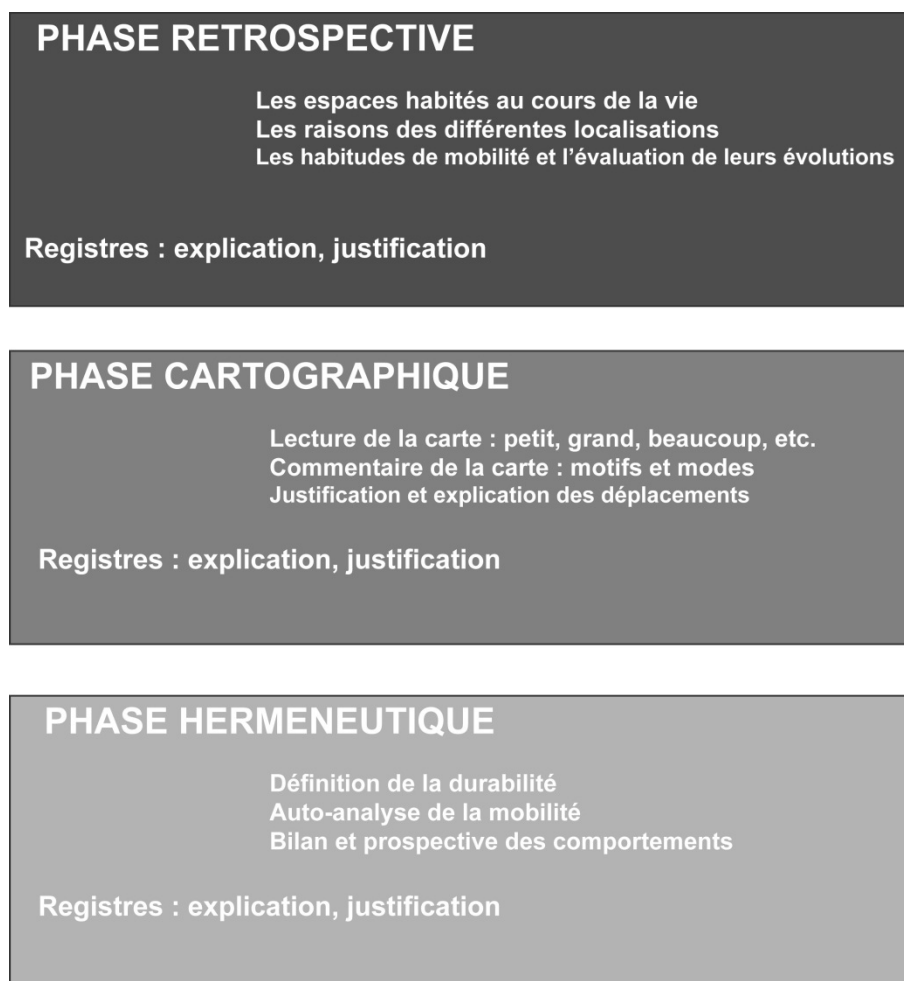


Figure 14. Les phases de l'entretien PériVia

Le temps de l'entretien est organisé de telle façon que la personne puisse, à la fois, se trouver dans des moments où elle explique ses spatialités et, par-là, sa mobilité et son mode d'habiter, et, à la fois, dans des moments où elle justifie ses choix, aidée en cela par les relances de l'enquêteur et la présence d'un élément objectif qui est partagé entre elle et l'enquêteur : la carte réalisée à partir du relevé GPS. Le discours récolté est constitué d'une part de justifications, c'est-à-dire de raisons données par la personne pour évaluer ses actions, et d'autre part d'explications comme par exemple les motifs ou les intentions de ces actions et comportements. C'est pourquoi, conformément à notre définition de l'explication

d'un côté et de la justification de l'autre, et l'importance que ces registres prennent quand il s'agit de travailler sur le rapport à l'espace, et la durabilité, il est apparu intéressant de travailler dans le second temps de l'analyse sur ces différents types de discours et d'approfondir, en accord avec notre problématique, les justifications liées à la spatialité, aux modes d'habiter, aux mobilités et à leur durabilité. La grille d'analyse a été ainsi pensée en deux temps : d'une part, une analyse des relations aux objets, aux personnes, à l'espace, au temps qui entrent en considération dans l'explication de la spatialité et dans la justification du mode de vie périurbain ; et d'autre part, une analyse des sphères de la justification, c'est-à-dire des ensembles référentiels auxquels la personne se réfère pour donner une évaluation de ses comportements, de ses actions, de ses choix. L'analyse des discours recueillis a donc procédé en deux temps distincts. Le premier vise à donner le cadre général de la position que se donne l'individu vis-à-vis des objets matériels et de l'espace, comme vis-à-vis des autres, et de la société, complété par la représentation que se fait la personne d'elle-même et du « rapport à soi » qui en découle. De même, ces éléments entrent en résonance avec le rapport au temps, c'est-à-dire à la fois la compréhension qu'elle se fait des temporalités en œuvre et la façon dont elle en use. Ce premier temps permet d'obtenir un cadre général du fonctionnement de la personne, de ses pratiques, des représentations qu'elle se fait d'elle-même et de son environnement sous plusieurs angles. Ce cadre général permet ensuite d'entrer dans l'analyse des sphères de la justification qui, bien que mobilisant des référentiels vastes, entre de façon plus pratique dans les éléments de justification et d'explication, y compris d'évaluation par la personne de ses propres comportements. Dans ce second temps est inscrite la compréhension plus fine de la place de la durabilité. Ces deux grilles d'analyse et leurs résultats sont présentés dans les parties suivantes.

A. Les « rapports à ... »

Cette première grille d'analyse doit être considérée comme le résultat d'un travail de première approche du contenu des discours recueillis qui vise à structurer la compréhension des dire – et indirectement des pratiques – des individus en quatre thématiques, volontairement larges, que sont :

- Le rapport à l'espace
- Le rapport au temps
- Le rapport à soi
- Le rapport à l'autre

Initialement une cinquième thématique, le rapport à la société, avait été envisagée dans cette première analyse. Cependant, selon l'acception que l'on confère à cette expression et notamment si elle renvoie à l'idée du rapport qu'entretient l'individu avec la normativité de la société, il apparaît que peu d'éléments ressortissent de cette catégorie hormis en ce qui concerne, justement, la durabilité, via les pratiques durables, et qui fait justement l'objet d'une analyse particulière. Aussi, l'avons-nous écartée dans un premier temps, mais elle est intégrée dans l'analyse faite à partir de la seconde grille, celle des sphères puis dans le questionnement de la place de la durabilité dans les valeurs, les pratiques des individus.

Les résultats des analyses des quatre thématiques restantes apparaissent comme la mise en place du contexte dans lequel s'organisent les éléments relevant de la durabilité. Cependant, il ne s'agit pas de faire le catalogue, de recenser l'ensemble des éléments de discours qui abordent la question du temps ou celle de l'espace ou encore celle de l'altérité, car, ces catégories étant tellement englobantes, tous les éléments, quels que soient leur nature, leur contenu, ce à qui ils se réfèrent implicitement ou explicitement, peuvent entrer dans l'une ou l'autre, voire plusieurs de ces thématiques. Il s'agit plutôt de noter l'importance, pour un individu ou pour un groupe d'individus, de certains des éléments relevant de ces très larges catégories, celles-ci nous servant à classer ceux-là.

Ce qui relève de ces quatre grandes catégories est, par un processus itératif entre la « découverte » du contenu des entretiens et leur organisation chemin faisant, structuré autour de ce qui ressort principalement de ces discours.

Les éléments sont mis en évidence pour donner un aperçu de la justification que l'individu donne à entendre à l'enquêteur et se donne à lui-même. Les éléments sont ainsi mis en valeur s'ils permettent de fournir des indices sur les systèmes de valeurs, plus ou moins cohérents de l'individu, sur le mode de gestion des contraintes multiples et de nature diverse, qui relèvent du rapport à l'autre, du rapport au temps, etc., et sur les modes de régulation des tensions qui peuvent se faire jour (lors de l'action proprement dite, ou de l'entretien), entre ce que cet individu est et ce qu'il voudrait être ou devenir, entre l'image qu'il a de lui-même et l'image qu'il voudrait donner à autrui.

Les éléments de compréhension donnés ici, d'abord de façon générale puis sous forme illustrée par un ou plusieurs propos tenus, permet de connaître, en partie, le cadre dans lequel se situe la personne, qu'il s'agisse d'un cadre de réflexion, de discours ou d'actes. Certains types de cadres, aux contours extrêmement flous étant donné la diversité des individus et de leurs situations respectives, ressortent de façon plus ou moins évidente, plus ou moins claire. Les extraits des propos tenus sont relativement longs, pour garder la finesse, la nuance ou l'incertitude du propos. Il est rare qu'un élément de compréhension soit distinctement ressorti des propos.

A1. Le rapport à l'espace

La diversité des discours pourrait amener à considérer l'espace sous de multiples formes. Le choix est fait ici, à partir de ce qui ressort principalement des discours, de mettre en avant :

- la notion de distance, ce qui, d'une part, revient très fréquemment dans les entretiens et, d'autre part, recentre sur la question des déplacements
- l'opposition qu'ils mettent en avant entre la ville et la campagne (sachant que généralement celle-ci recouvre largement le périurbain). Ceci permet d'entrer dans la question des choix et des décisions à prendre en ce qui concerne les localisations, notamment résidentielles.
- Troisièmement, et à partir de ces deux entrées permettent d'appréhender la façon dont ils construisent la structuration de l'espace et l'évolution de celle-ci, grâce à l'apprentissage qu'ils font de l'espace et des moyens techniques qui le parcourent (les réseaux) et qui le parsèment (les équipements, notamment).

A1.1. La distance

La distance est l'élément récurrent dans les discours. Elle est d'abord mobilisée pour dire la difficulté liée à l'espace, que ce soit en ce qui concerne la pratique de celui-ci ou sa compréhension. Pas systématiquement vécue négativement, elle est néanmoins perçue comme un objet important, primordial dans la mise en œuvre des différentes pratiques, que ce soit lié au travail, aux loisirs, aux activités des enfants. Elle fait partie des éléments pris en compte dans la décision, de façon implicite lorsqu'il s'agit du quotidien, de façon plus explicite pour les décisions, et les actions qui s'ensuivent, ne relevant pas de l'ordinaire (déplacements particuliers, choix de localisation du lieu de résidence, etc.). L'importance du facteur « distance » est parfois sans équivoque, comme le montre la réponse de D1 à l'enquêteur :

« Enquêteur : Est-ce qu'on peut dire que cette journée, bon le peu qu'on en voit, alors je précise y'aura des analyses statistiques par la suite puisqu'on va voir l'heure, la vitesse, etc. et puis tu vois y'a une colonne mode de transport. Alors toi c'est d'une clarté limpide : voiture. Ah tiens t'es à pied, alors c'est sur quelques centaines de mètres là aussi, mais c'est voiture, voiture, voiture. C'est lié d'après toi à des habitudes.

D1 : C'est les distances. »

La distance est, de façon quasi-systématique appréhendée, comme une variable, dans le sens où elle est évaluée (« I1 : J'aime pas trop conduire trop loin ») et cette évaluation peut amener à des modifications des pratiques (si ce sont des activités individuelles) ou faire l'objet de négociations, s'il s'agit d'activités collectives nécessitant une décision collective. L'évaluation de la distance considérée comme variable vise alors parfois des relocalisations en fonction de certaines activités (études, travail) ou à une modification de ces activités, voire leur arrêt. Cependant, elle est parfois posée comme une donnée avec laquelle il faut composer. On trouve ici l'idée d'une acceptation de la contrainte, que l'on examine plus loin, contrainte liée à la distance : elle est acceptée car elle est une « contrainte choisie » par soi-même ou une contrainte imposée contre laquelle la personne ne peut rien ou croit ne rien pouvoir ou encore estime que le coût induit pour aller contre cette contrainte est pire que la contrainte elle-même et ses conséquences. Ainsi, I1 explicite les parcours qu'elle faisait chaque matin, entre le domicile et le lycée. Bien qu'elle compare son quotidien avec celui des élèves internes, rien dans le reste de son discours ne laisse entendre un regret : c'était « comme ça ».

« I1 : Car, oui. A Loches. Et là c'était long. 35 minutes de car. Le matin, on le prenait à 7 heures. Et... on rentrait le soir à 18 heures.

Enquêteur : Oui. Des longues journées.

I1 : Très longues journées. Et... pas interne. Enfin moi je rentrais.

Enquêteur : Oui.

I1 : Y en avaient qui étaient... à cette distance-là, y en avaient qui étaient internes. »

La solution pour supporter la distance comme difficulté ou comme contrainte reste la rapidité de déplacement mais celle-ci est associée à la voiture, dans la mesure où le calcul, intuitif ou explicite, se fait de « porte à porte », incluant les ruptures de charge. H1 explique que sa localisation ne lui permet pas de prendre les transports en commun, les points d'arrêt étant trop éloignés de son domicile :

« H1 : Donc déjà ça c'est une chose qui fait que ça peut pas être possible et ensuite pour regrouper non et pour optimiser on va dire en termes de localisation on est quand même sur des distances qui sont trop longues, des distances qui sont incompatibles avec le vélo, qui sont incompatibles en plus avec la marche à pied...qui fait que tu peux pas avoir de transport collectif ici pour des motifs...pour des motifs qui soient associatifs ou sportifs ou culturels. C'est pas possible. »

La mesure de cette distance est généralement évaluée de façon très implicite, très imprécise aussi. Elle réfère d'abord à l'espace vécu, parfois même simplement représenté. L1, dans le dialogue qui suit ne se préoccupe pas de l'éloignement réel ; c'est son estimation de l'éloignement qui prime et donc la représentation qu'elle s'en fait. Elle y inclut des éléments qui renvoient à la représentation qu'elle se fait de l'idée de ville. Elle estime donc la distance géographique des communes à l'aune de la distance mentale qu'elle crée et à laquelle elle se réfère entre la ville en générale et ces deux communes particulières : le caractère, selon elle, urbain de Ballan-Miré au caractère, toujours selon elle, rural de Veigné. La distance n'est pas que géographique, elle est quasi « culturelle » :

« Enquêteur : Oui. (...) Veigné c'est à peu près la même distance que... Ballan

L1 : C'était trop loin pour moi.

Enquêteur : D'accord. C'était plus loin que Ballan.

*L1 : Je ne sais pas si c'est plus loin, si c'est moins loin, si c'est pareil mais pour moi c'était trop loin. »
Alors que Ballan-Miré ne l'est pas.*

Cependant, la distance peut maintenant être gérée grâce aux nouvelles technologies. Le téléphone portable comme moyen d'une organisation à plusieurs, généralement dans le cadre du couple ou de la famille, dans le partage des tâches au jour le jour, est souvent cité. Le cas des réseaux sociaux via Internet est intéressant dans le sens où délocalise, voire il a-spatialise certaines activités relevant des relations sociales. Cependant, peu d'exemples sont donnés, à l'exception, à une autre échelle temporelle et spatiale, nous éloignant ainsi de

la dimension de la quotidienneté, de V1 : V1, après avoir décrit ses déménagements successifs avec son mari et ses enfants pose la question des affinités de ceux-ci. L'enquêteur interroge cet aspect :

Enquêteur : Mais pas de regret ou de récrimination du fait d'avoir perdu les copains ou les copines de l'école précédente ? Au moins pour la plus grande ?

V1 : Non parce que elle a encore des contacts avec eux.

Enquêteur : Encore aujourd'hui ? D'accord.

V1 : Oui notamment... Dimanche, là, on va essayer... on va pour le week-end à Reims. On va essayer d'en voir une là et puis bah disons qu'il y a eu une période où quand on est parti de Reims plusieurs de ses copines sont parties également de Reims. Y en a une qui est partie à Grenoble, y en a une qui est partie à Cannes, y en a une qui est partie ...dans le Sud-Ouest je sais plus où. Elles se sont toutes éclatées en même temps. Y en a quelques-unes que ma grande a gardées en contact. Qui est venue à Angoulême...et elle les a retrouvées grâce à Facebook. Voilà. Donc...elle est toujours en contact avec...avec des copains et des copines de l'école où elle était à Reims.

Enquêteur : C'est bien...Enfin il me semble que c'est assez rare. En générale la distance fait que...

V1 : La distance fait que... ».

La distance apparaît donc une contrainte, qui rejailit, on le verra ensuite par l'analyse des sphères, sur une partie des éléments de construction de la mobilité, de l'identité spatiale, de l'habiter et de la durabilité, mais de façon non univoque : comme variable ou comme donnée, comme distance géographique ou distance mentale, comme coût aussi.

A1.2. Ville/campagne, un couple d'opposition

Le couple d'opposition ville-campagne est fréquemment mobilisé dans les discours des individus. Mais il renvoie selon les personnes à l'une ou l'autre des représentations archétypales de cette dichotomie. Les uns louent les vertus de la campagne, mettant en avant la tranquillité, par opposition à l'insécurité, au bruit, au fourmillement, etc. de la ville. Les autres apprécient le caractère actif et divers de la ville, renvoyant ainsi à la notion d'urbanité telle que développée par Lévy et Lussault (2003) comme lieu de la densité et de la diversité, par opposition à l'ennui et à la simplicité qui règneraient dans le monde rural. Les discours sont, de toute évidence, structurés par des jugements de valeur ou, du moins des préférences dont les présupposés ne sont pas explicites. En termes temporels, il est clair qu'un héritage, pour beaucoup, existe et que les personnes se déclarent être d'une « culture urbaine » ou d'une « culture rurale », même si le terme « culture » n'est pas utilisé.

Cette opposition simplificatrice ne permet pas tant de localiser la personne comme étant plus ou moins proche de la ville-centre, mais permet à la personne de (se) donner une image à travers le traitement – et le jugement – qu'elle fait de l'espace.

Cette opposition, par son caractère nécessairement binaire qui en caricature les termes, contribue à orienter les choix, à l'occasion d'un déménagement, d'un changement majeur dans la situation d'une personne (premier emploi, nouveau travail, modification de la structure familiale). L'opposition répond bien à un couple de caricatures : elle est focalisée sur un aspect ou un nombre restreint d'aspects concernant ces deux grands géotypes. Et cette simplification, sans doute liée aussi à l'exercice de l'entretien qui suppose d'aller à l'essentiel en une durée qu'il n'est pas possible d'étendre à l'infini, montre bien, néanmoins, que les modalités de la décision ne sont pas nécessairement à la hauteur de la complexité du réel. Ainsi, pour M1, le critère unique qu'elle retient et qui lui sert de justification quant au choix de localisation qu'elle a fait, est celui des connaissances à se faire, sans doute en lien avec la crainte de la solitude :

« M1 : Ben voilà, l'idée c'était que ça m'a permis quand même de voir un peu où est ce que j'avais envie d'habiter, je m'étais posé la question, est ce que je vais en milieu rural ou est-ce que je reste en ville ? Connaissant personne à Tours j'ai préféré rester en ville (...) »

Plus tard, elle ajoutera, au présent alors que le précédent extrait relatait un épisode plus ancien, que son choix a été le bon et qu'elle n'envisage pas dans un avenir proche de changer, alors même qu'elle liste quelques-uns des atouts qu'elle lie à la campagne. Le discours est plus complexe mais par le choix qu'elle fait de présenter des critères allant au contraire de sa décision initiale, elle renforce le poids du critère choisi et mis en avant au moment de cette décision :

« M1 : je me pose souvent la question de savoir si je préférerais pas aller habiter dans un endroit plus rural, plutôt en terme de qualité de vie, d'espace, d'avoir un endroit peut-être même à moi, en achetant quelque chose etc. Je crois que je suis pas du tout, du tout, du tout, encore prête et que pour l'instant la situation à Tours me convient bien (...) »

On notera cependant que si elle semble sûre d'elle (« je ne suis pas du tout, du tout, du tout ») est néanmoins nuancé par le fait qu'elle se pose « souvent la question ». S1, de son côté, par la structure logique apparente de son discours (« donc ») et par les origines distinctes de ses parents montre une opposition forte fondée sur une certaine idée de la campagne, extrêmement réductrice, celle qui voudrait qu'à la campagne, dans les années 1950, on roulait à vélo et pas en ville (ce qui, historiquement parlant resterait à démontrer):

« S1 : (...) Ma mère qui est, elle, issue du milieu rural, mon père pas, il est de la région parisienne. Ma mère qui est issue du milieu rural avait toujours pratiqué le vélo donc on avait toujours des vélos à la maison donc... »

J1 est professeur d'université, spécialiste d'écologie, qui enseigne dans un département d'aménagement-urbanisme. Bien que son analyse soit plus fine, il envisage le périurbain comme la résultante d'une modification trop brutale, trop rapide historiquement, d'une société rurale vers une société urbaine, il le fait néanmoins toujours en gardant à l'esprit le couple d'opposition ville/campagne :

« J1 : Non, moi la seule réflexion c'est que je ne pense pas être particulier, ni spécial (...), je pense que je fais partie d'une époque si tu veux... une époque qui, je ne se suis pas persuadé qu'elle dure longtemps... Je dirais même que c'est sûrement une époque de transition si tu veux. On est parti d'un monde excessivement rural, quand je revois mes grands-parents en quelque sorte, qui étaient ruraux, dans la région, les choses ont fait que... comment dire... il y a eu un exode rural vers les villes, on est bien d'accord. Qui, dans les situations où ça s'est fait, a conduit à une envie de retourner dans les milieux périurbains, histoire de garder un pied dans la nature, parce que justement ça s'est peut-être fait d'une manière pas bien organisée, pas bien raisonnée, et si on avait gardé le souvenir d'un monde intéressant à l'extérieur, donc... On a gardé en quelque sorte cette envie d'être proche de la nature, d'où, par facilité, cet habitat périurbain qui s'est développé, mais je pense que c'est très historique comme situation, ce n'est pas forcément durable, et même dans la durée. Et qu'on peut imaginer à mon avis une structuration de l'habitat, et des activités chez nous différentes. Moi je ne serais pas contre ».

Cette rapide analyse du rapport entre ville et campagne comme élément de compréhension du rapport de l'individu à l'espace, illustré ici par quelques exemples représentatifs, montre une opposition vécue ou pensée comme telle, accentuée sans doute par les conditions d'entretien, au point que le périurbain n'existe pas véritablement comme catégorie de pensée. Non que le terme même de périurbain n'ait pas été prononcé et que la réalité correspondante ne soit pas pensée, mais seulement de façon seconde comme s'il empêchait une certaine limpidité de la pensée ou du discours.

A1.3. Compréhension, structuration, utilisation de l'espace

Ce couple d'opposition ville/campagne, associée à la notion de distance permet aux personnes interrogées de construire certaines de leurs pratiques spatiales, de réduire la complexité de certaines décisions et, avec l'âge notamment, qui correspond aux compétences acquises, la compréhension de l'espace s'enrichit, sa structuration est mieux comprise et par conséquent mieux utilisée et mieux restituée à l'enquêteur. Cette compréhension plus approfondie de la structuration de l'espace et, éventuellement, de ses dynamiques, permet un élargissement spatial des activités, corrélé avec un accroissement de l'autonomie de la personne allant de pair avec l'avancée en âge et l'évolution des rapports avec les parents comme avec les moyens techniques (voiture, téléphone portable)

et financiers de la personne. De même, en parallèle de cet élargissement spatial des activités, celles-ci, grâce à la diversité ainsi devenue accessible, changent, le choix des possibles s'ouvre et nécessite cet élargissement spatial.

Tout d'abord P3, adolescente de 17 ans, exprime bien le fait que sa spatialité se modifie, s'étoffe alors qu'elle affirme une certaine stabilité, au moins dans un premier temps, de ses relations sociales, essentiellement de camaraderie et d'amitié. Cela signifie que, suite à un déménagement récent et plutôt subi, du centre-ville de Tours vers le périurbain (à une quinzaine de kilomètres), elle est dans l'obligation, qu'elle accepte sans aucun problème ni regret, au contraire peut-être, d'augmenter ses déplacements, d'étendre le champ spatial de ses activités.

« Enquêteur : Du coup peu importe où vous allez habiter ça change pas. Vous changez pas d'amis, vous... »

P3 : Bah, tant que c'est autour de Tours.

Enquêteur : (...) est ce que tu juges que tes déplacements ont tendance à augmenter ? Ou à diminuer ? Est-ce que de plus en plus tu utilises le bus, de plus en plus tu sollicites éventuellement tes parents ? Est-ce que tu as l'impression que en arrivant proche de l'âge d'avoir le permis de conduire comme tu dis... (...), peut-être que dans tes amis certains ont déjà le permis. Donc du coup vous augmentez votre nombre de déplacements. Alors peut être le nombre mais aussi le rayon d'action...

P3 : Ouais.

Enquêteur : Vous allez de plus en plus loin ...

P3 : Ah ! Oui, oui ! Carrément ! Moi mes déplacements, ils augmentent tout le temps.

Enquêteur : Et à partir de quel moment tu dirais et pour quel motif...

P3 : A partir du lycée (...). Je pense à partir du lycée c'est le moment où j'ai découvert autre chose que mon cercle du conservatoire et... qui est presque un cocon tellement c'est exclusif. C'est-à-dire que c'est un petit collège donc c'est vraiment les mêmes gens et tout ça. Et à partir du lycée j'ai commencé à faire d'autres trucs, des trucs extérieurs au lycée, au conservatoire, enfin extérieurs au conservatoire (...). Et puis à rencontrer plus de gens à sortir plus, normal, et depuis je prends... puis en plus le fait d'avoir déménagé du centre, de l'hyper centre (...). Je prends beaucoup plus le bus et (...) mes déplacements ne font qu'augmenter.

Enquêteur : Est-ce que tu crois que le fait d'avoir déménagé en dehors et d'avoir pris le bus plus souvent fait que maintenant tu hésites moins à prendre le bus pour... ?

P3 : Ah bah bien sûr !

Enquêteur : Aller n'importe où. Tu as pris une certaine aisance tu vois ?

P3 : C'est sûr. Quand j'habitais à 5 minutes de mon collège j'avais une certaine appréhension à prendre le bus (...). Il fallait que je vérifie 15 fois les trajets et tout ça.

Enquêteur : Voilà.

P3 : Et depuis, je prends le bus tous les jours.

Enquêteur : Alors que maintenant avec l'habitude...

P3 : Ah ! Oui, oui ! Puis maintenant c'est presque logique.

Enquêteur : Maintenant faut aller à Tours, à l'autre bout, pas de problème.

P3 : Je vais le prendre bien sûr. »

Plus loin, elle dira : « On peut quand même aller à peu près n'importe où avec le réseau Fil Bleu ».

P11, de la génération précédente à celle de P3, exprime, relatant rapidement son enfance et son adolescence, du point de vue de sa mobilité, le même processus d'apprentissage :

« P11 : le centre de gravité a complètement changé et il n'a plus changé après. C'est-à-dire que à partir de mes donc de mes 7-6 ans j'ai vécu à Issy-les-Moulineaux pendant quelques années puis mes parents qui étaient locataires sont devenus propriétaires à quelques encablures de là c'est-à-dire à Vanves. Et puis moi j'ai habité Vanves avec eux, je suis allée en pension à Clamart qui était aussi la même banlieue puis je suis allée au lycée à Boulogne-Billancourt qui était quand même toujours la même banlieue. J'ai quitté

mes parents et quand j'ai quitté mes parents, je suis venue vivre à Paris intra-muros. Donc à partir de mes 18 ans, je vis seule dans le XVème arrondissement de Paris. »

Cependant, elle se remet en question quand il s'agit d'évoquer ses compétences spatiales actuelles. Néanmoins, elle en tire un bilan globalement positif :

« P11 : Oui mais bon si vous voulez je vois le thème que vous abordez en tout cas ... moi je, pour parler de la compétence à la mobilité y a ça qui est revenu plusieurs fois dans ce que vous disiez, je ne suis pas sûre d'avoir acquis une particulière compétence à la mobilité en rapport avec ma vie de citadine parce que je ne crois pas être quelqu'un de particulièrement dégourdi si vous voyez ce que je veux dire donc. En revanche, je suis très curieuse et par exemple il ne me viendrait pas à l'idée de me transporter dans une ville sans regarder tous les noms de ville, je n'ai que très peu de sens de l'orientation comme beaucoup de femmes je crois mais j'ai une très bonne mémoire, très bonne mémoire je m'en sers beaucoup et du coup ça m'aide je trouve que Tours est une ville facile à vivre dans sa géographie, dans sa géométrie je dirai c'est-à-dire je me suis découverte une facilité à habiter Tours, je l'ai trouvé facile quand je suis arrivée à Tours alors que je n'avais jamais été ici de ma vie avant, et je me suis retrouvée à me débrouiller quand même. Là je suis allée passer une semaine à Grenoble, c'est une grosse ville et j'avais très peur au début de faire un périmètre de plus que 100 m à droite 100 m à gauche à cause de mon sens de l'orientation qui forcément allait faire que j'allais me perdre en réalité étant donné que cette fois-ci mon hôtel était à 10 minutes de tramway, j'étais obligé de prendre le tramway et du coup ça m'a donné une vision. J'ai regardé un plan et je me suis découverte plus futée, plus compétente que je n'étais donc voilà je dirais que pour répondre à votre question je ne me faisais pas confiance d'un point de vue de la mobilité c'est à dire de la facilité de la mobilité et en fait je me démerde pas si mal que ça. Voilà, maintenant toute cette mobilité de vie, par rapport à mes boulots etc. je pense pas que ce soit lié à mes origines citadines ou parisiennes, je pense pas. Je pense que c'est plutôt lié à une espèce pas de déséquilibre parce que ça aurait une notion péjorative ».

Dans d'autres cas, la compréhension de l'espace peut être le support et l'occasion d'une valorisation de soi : la bonne connaissance d'un territoire montre le caractère judicieux des choix de localisation qui ont été faits et la capacité à utiliser judicieusement ce territoire. P5, parlant de l'espace et des éléments qu'il pense devoir en dégager, se met en avant :

« P5 : (...). Et puis l'avantage qu'on a à Sainte-Maure, ce que je veux dire, c'est qu'on est à un croisement de chemins là, on est au centre de quatre directions qui sont Châtellerauld, Tours, Chinon, et Loches en fait. Parce qu'il n'y a pas longtemps, Sainte-Maure, c'était une ville étape. Les gens arrivaient en calèche ou en chevaux. Ils s'arrêtaient à Sainte-Maure pour se reposer. Ils reprenaient des chevaux frais par exemple, et puis ils repartaient. Donc en fin de compte c'est un point... c'est... »

Enquêteur : Pour vous c'est stratégique quoi. Ça permet de rayonner.

P5 : Oui tout à fait, parce que les distances entre ces quatre villes sont à peu près les mêmes quoi. Parce que Chinon, Loches, tout ça c'est à peu près dans un périmètre de 50 kilomètres.

Enquêteur : Donc vous, vous pratiquez autant ces quatre villes-là : Châtellerauld, Tours...

P5 : Oui... j'ai quand même des affinités parce que bon... Par exemple Loches... bon, ce n'est pas... tandis que Tours, Tours et Châtellerauld, c'est l'ancienne Nationale 10 donc si vous voulez c'est plus pratique pour y accéder. Loches, et Chinon, c'est plus des routes un peu secondaires, départementales...

Enquêteur : Et quand vous vous déplacez entre Châtellerauld et Tours par exemple, ça va être pour quel type de motifs ? Vous m'avez dit Tours, ça va être Chambray pour faire les zones commerciales, Châtellerauld ça va être pour quoi ?

P5 : Châtellerauld ça peut être aussi de l'ordre de... des magasins, des trucs comme ça.

Enquêteur : Qui sont spécifiques ?

P5 : Par exemple, ouais ouais. On a les mêmes choses sur Tours, qu'on trouve à Châtellerauld. Mais comme ça change de région, bah je ne sais pas ça permet de voir un peu...

Enquêteur : Autre chose ?

P5 : Ouais autre chose ! Et puis c'est vrai que là à Tours on est en Touraine, si vous voulez c'est la région Centre. Châtellerauld c'est différent parce que c'est la région Poitou-Charentes. Et on sent la différence. Il y a une petite différence. Alors par rapport aux maisons, par rapport à...

Enquêteur : Au paysage... ?

P5 : Ça diffère un peu de la Touraine. Honnêtement dans la région Centre...

Enquêteur : Donc ça dépayse un peu d'aller passer un samedi à Châtellerauld...

P5 : Ouais ! Et puis c'est peut-être moins stressant d'aller sur Châtellerauld vous voyez...

Enquêteur : Il y a moins de monde...

P5 : Ce n'est pas pareil, ce n'est pas pareil. On change de région, et on le sent. Arrivé à 10, 20 kilomètres de Châtellerauld on sent qu'on a changé de région. C'est marrant. Déjà, les toits ne sont pas les mêmes, enfin bon, les maisons ne sont pas les mêmes, on sent que c'est différent, l'environnement est différent. »

Il y a une véritable capacité de différenciation des espaces. Si P5 mobilise l'histoire et le paysage, de son côté P11 renvoie à des structurations plus géographiques, qu'elle relie à un apprentissage, à une transmission. Il y a aussi chez elle une dimension hédonique qui correspond tout à la fois à son caractère, tournée vers la découverte, de l'autre, du monde et de soi :

« P11 : C'est quand même Paris mais c'est, je fais une différence quand même entre Paris intra-muros en tant que parisienne voilà y'a pour moi une différence, une espèce de ... de même que les vrais tourangeaux ils disent que passer La Loire c'est hein ... c'est quand même plus trop ... »

Enquêteur : Et en fait autant quand vous étiez adolescente avant de venir vous installer à Paris intra-muros, vos mobilités étaient à l'échelle de ces banlieues là c'est-à-dire l'activité essentiellement liée à l'école je sais pas etc. voilà ou est-ce que vous vous appropriez, vous aviez déjà des relations

P11 : Des lieux à Paris

Enquêteur : ou avec d'autres endroits.

P11 : Oui, j'ai à Paris beaucoup... puisque j'avais ma famille à Paris en particulier une tante que j'avais et avec qui je sortais beaucoup. Et qui... elle m'emmenait à la découverte d'un Paris qui ne m'a jamais quitté.

Enquêteur : C'était balade à pied, en métro.

P11 : A pied, en métro, bus. Elle connaissait par cœur les bus, les métros, ça m'a été transmis ça beaucoup.

Enquêteur : C'est-à-dire que vous avez acquis une notion de compétence au contact d'elle.

P11 : Absolument, tout à fait et quand je repense à elle par exemple que je retourne à Paris dans le métro, je me souviens par exemple si la sortie où je vais est en tête ou en queue du métro, voilà.

Enquêteur : Vrai parisien.

P11 : Voilà c'est les petites choses qu'on repère quand on est parisien et du coup oui avec elle j'ai beaucoup pris les bus j'ai appris des choses amusantes, effectivement comme vous dites en compétences par exemple que tous les bus qui partent de la Gare Montparnasse sont tous des 90, que tous les trains, enfin vous voyez.

Enquêteur : On comprend le système de la RATP.

P11 : On comprend le système de la RATP voilà.

Enquêteur : Qui est pas forcément accessible à tout le monde.

P11 : voilà quand on y vit, quand on est amusé et intéressé par ça moi j'ai toujours beaucoup regardé. »

L'espace s'apprend, par la force des choses, les habitudes prises, les répétitions mais aussi par des transmissions involontaires et l'amusement à jouer avec les systèmes d'exploration de l'espace que sont les réseaux de transport en commun. Le discours de S1 est assez confus, il fait néanmoins la part de l'apprentissage entre ceux qui le peuvent et ceux qui ne le peuvent pas : l'espace et les objets techniques qui aident à son utilisation ne se donnent pas à lire facilement pour chacun et peuvent être des obstacles. Il insiste sur l'importance des habitudes à prendre et des dynamiques qui peuvent ainsi être mises en place, il va d'ailleurs jusqu'à faire des préconisations en matière d'amélioration des moyens de transport collectif et de politique de tarification.

« S1 : Alors pour moi une évidence, ... mathématiques, c'est plus il y a ... alors je disais : plus il y a de parkings à vélos plus il y a de vélos c'est-à-dire que plus il y a de trains à des heures pratiques etc. etc. et de contraintes vraiment casse-pieds pour l'utilisation de la voiture plus on va on va vers la voiture, plus on va vers le transport en commun ça c'est évident... et là c'est parce que c'est facile de prendre la voiture, c'est facile de ... se garer plus ou moins etc. que majoritairement on prend la voiture. Donc ça, ben une préconisation c'est mettre des contraintes à la voiture et au contraire faciliter... que ce soit, ben y'a un truc super pratique à la gare de Tours moi j'aime beaucoup c'est quand je dois prendre un ticket, hop le distributeur automatique, ils ont fait un système tactile qui est relativement simple alors pour des gens comme moi qui savent lire et écrire parce que je travaille avec un public qui a pas du tout cette autonomie-

là donc pour quelqu'un comme moi ... dans mon calcul de train le fait que je sache à quelle heure il part ... c'est pas vrai qu'ils sont tout le temps en retard, ils sont plutôt à l'heure et ben voilà on va mettre 2 minutes pour prendre son ticket, c'est super pratique. Donc du coup moi je pense que dans une organisation personnelle où on a les horaires, les machins, plus on encourage le transport en commun, on le rend facile, on le rend agréable quasiment convivial alors l'intermodalité moi j'y suis à 100 % et par exemple pour le tram qui est prévu à Tours depuis... trop longtemps, je préconiserai d'aller beaucoup plus loin tout de suite, c'est-à-dire de faire le tram-train c'est-à-dire le train qui emmène à Vouvray sur les anciennes lignes, à Loches y'a des anciennes lignes... Sur Chinon évidemment parce que ça m'intéresse etc. C'est-à-dire que là je trouve ça aberrant que cette ville, qui se prend pour une mégalopole puisse offrir un tramway rikiki d'une ligne alors qu'il a au contraire le potentiel d'utiliser l'étoile ferroviaire existante qui a 8 branches, c'est quand même l'unique en France d'avoir 8 branches et de permettre ainsi à la population de se dire et ben voilà moi j'ai envie d'aller faire mes courses de Noël à Tours, vous parlez du périurbain ou de la campagne et ben hop je me mets dans le train et là-bas arrivé y'a un tramway, un bus à pas cher etc. etc. Y'a une question des prix importante parce que je trouve que les transports, ... les transports en commun cher, notamment le train ... C'est assez embêtant ».

La distance et le couple d'opposition majeure entre la ville et la campagne sont deux clés majeures de compréhension de la manière dont les individus appréhendent l'espace et structurent leur choix et leurs pratiques. Cependant, au-delà de la subjectivité qui veut que chacun ne perçoive pas l'espace (sa structure, ses distances) de ma même façon, les délimitations spatiales et notionnelles des termes utilisés sont floues, autant que sont imprécises les mesures des distances, qui apparaissent d'ailleurs plus comme des distance-temps, des distances-coût, voire des distances-pénibilité ou encore comme des distances représentationnelles, symboliques ou affectives. On a bien évidemment accès aux représentations de l'espace plus qu'à l'espace vécu lui-même, même si ce vécu contribue à la construction des représentations. Par ailleurs, l'avancée en âge, qui suppose non seulement des moyens différents, généralement plus importants, modifie ces représentations et les différentes façons de vivre l'espace. De même, la perception du temps évolue, comme l'acceptation des contraintes, généralement plus importante avec l'âge.

A2. Le rapport au temps

Le temps des individus se structure à plusieurs échelles. Il y a d'abord celle de l'héritage, que celui-ci soit culturel, familial ou celui de la petite enfance où l'on se donne à soi-même ce qui nous sert à continuer d'avancer en âge, et son pendant, la rupture par nature brusque, mais qui ne peut se comprendre, justement, que par rapport à ces héritages plus ou moins bien acceptés. Ensuite, à l'échelle de temps quotidien, l'opportunité apparaît comme un mode d'appréhension de ce qui advient pour peu que la personne ait une certaine capacité de saisie des opportunités. Cette capacité de saisie des opportunités peut être analysée en termes temporels comme la capacité à créer des passerelles entre des temporalités qui échappent à l'individu (sur un plan « quantitatif », le temps très long, sur un plan qualitatif, la « surprise » considérée comme la survenue de quelque chose d'inattendu qui conduit au hasard, c'est-à-dire la rencontre imprévisible de deux chaînes de causalité indépendantes) et des temporalités courtes, celles de l'instant présent, celle du moment de la décision. De façon opposée, la routine, si elle peut apparaître comme la conséquence d'une opportunité à un moment donné qui s'est installée par la suite, enferme et entrave cette capacité de saisie de ce qui advient. Elle est parfois regret, souvent confort face à la question des horaires qui draine la majeure partie des discours : comme facilité ou comme contrainte mais surtout comme impossibilité s'il s'agit de concilier deux horaires (ou plus) relevant de deux activités différentes, de deux modes de transport qui pourraient être complémentaires, de deux personnes.

Nous verrons ainsi successivement ces quatre entrées (héritage/rupture, opportunité, routines et les questions pratiques d'horaires et d'adéquation à ceux-ci).

A2.1. Héritages

Il est extrêmement délicat d'affirmer avec certitude qu'une situation actuelle (des pratiques, des habitudes d'aujourd'hui) sont le reflet et le résultat d'un héritage venant de l'enfance,

venant des parents, venant de plus loin encore. Il peut y avoir concordance entre le présent et le passé, ressemblance, sans que l'on puisse affirmer l'existence d'un lien de cause à effet, même lâche. Cette ressemblance peut simplement être le fruit des circonstances. Parfois, c'est bien un héritage qui est à l'origine d'une reproduction (choix effectués des décennies plus tôt ou même par la génération précédente).

Malgré cette difficulté liée à l'incertitude du lien (son existence, sa nature) entre le passé et l'actualité, deux personnes de notre échantillon illustrent la part respective des héritages et des ruptures. La première, une dame proche de l'âge de la retraite, a vécu pendant quarante ans à Paris, utilisant uniquement les transports en commun puis, elle a changé de résidence pour se localiser à 40 km de Tours, dans une des communes les moins peuplées du département d'Indre-et-Loire alors qu'elle travaille à Tours. Ce changement a correspondu pour elle à une double rupture : résidentielle et professionnelle.

« Enquêteur : (...) Et donc on arrive à [19]98 et là, changement.

N2 : Changement parce que 2 ans avant j'ai dû rencontrer Fabien qui, lui, commençait à me dire "moi, la vie parisienne machin" mais bon moi je l'ai laissé dire parce que moi la vie parisienne ça m'allait très bien.

Enquêteur : Donc c'est à son initiative on va dire...

N2 : Ouais c'est lui qui du jour au lendemain m'a dit "et si on changeait et si...". Alors les débuts c'étaient le Midi (...). Puis au bout du 3^{ème} week-end je crois il m'a dit "non c'est bon on arrête le Midi parce que j'arriverais jamais à y vivre l'été : il fait trop chaud". Et je dis "bah oui, mais moi ça me va bien". Donc après on a fait un compromis. On a pris la carte de France en disant voilà, on la coupe en 2. Tout ce qui est au-dessus de Paris c'est hors de question, je dis : "donc toi tu veux pas là-bas donc il reste une bande". Donc y avait Besançon, Dijon, Orléans, je fais "non". Donc après on a Poitiers, Tours, d'accord.

Enquêteur : Bah pourquoi ? Parce que, entre Orléans et Tours, je vois pas trop ... enfin y a des différences mais à ce point.

N2 : oui mais non. Parce que en fait je voulais me rapprocher un peu plus si tu veux de la ... j'allais dire de la mer c'est un peu bête parce que Tours on est assez loin de la mer, mais euh non parce que Orléans pour moi c'était encore trop près de Paris. Si on voulait partir on partait.

Enquêteur : Alors que maintenant Tours est aussi près de Paris que Orléans.

N2 : Bah oui mais j'habite pas à Tours.

Enquêteur : Oui t'habites plus loin

N2 : Voilà et donc après j'ai pris un compas en gros. Tours voilà et maintenant si on trouve quelque chose c'est dans cette zone là pour trouver une maison.

Enquêteur : Dans cette zone là c'est-à-dire ?

N2 : Pas plus de 60km de Tours...

Enquêteur : (...) 60 km oui mais c'était la limite haute ou la limite basse ?

N2 : c'était la limite haute qu'il fallait pas qu'on dépasse.

Enquêteur : Et la limite basse c'était quoi ?

N2 : On n'avait pas cherché, j'ai pas regardé.

Enquêteur : C'était 60...

N2 : C'était 60, voilà ! Pris le compas dans cette zone-là : si on trouve avant, on trouve avant. Pas Tours parce que c'était sûr on voulait pas la ville mais donc on voulait trouver dans cette zone-là.

Enquêteur : Alors pourquoi si loin.

(...)

Enquêteur : Mais en même temps comment jouer sur l'éloignement avec un terrain évidemment moins cher parce que j'imagine que c'est pas très très cher comme terrain quand on est loin de Tours. Et puis d'un autre côté le fait de trouver du travail.

N2 : Trouver du travail, j'avais demandé au CNRS si tu veux une ...une mutation. Donc si on a...si j'ai choisi Tours c'est qu'en fait je savais qu'à Tours y avait des labos mixtes CNRS. Donc je savais que je pouvais demander une mutation à cet endroit-là.

Enquêteur : Mais t'étais pas sûre de l'obtenir...si ? Quand vous avez déménagé tu bossais déjà à Tours ?

N2 : Non

Enquêteur : T'étais sûre de pouvoir venir...

N2 : Non

Enquêteur : Donc au début t'as fait des allers-retours sur Paris.

N2 : En fait quand on a signé ici j'ai téléphoné au CNRS : "je vais habiter à tel endroit maintenant à partir de telle date donc je veux une mutation". J'ai écrit. Et j'ai assez téléphoné souvent au département scientifique en leur demandant "alors ça en est où ?".

Enquêteur : Ouais. Tu les as tannés quoi.

N2 : Carrément tanné. Donc on a déménagé je continuais à travailler sur Paris. Ca a pas duré très longtemps. On a déménagé officiellement on va dire en avril. Mai, juin je crois que le 1er ou 10 juin j'ai téléphoné au CNRS en disant "bon ça y est, je vous ai prévenu, j'ai déménagé, j'y suis, ça fait 2 mois, maintenant ou vous trouvez une solution ou je reste chez moi".

Enquêteur : Ca se négociait comme ça ?

N2 : Quinze jours après j'avais une lettre.

Enquêteur : Parce qu'à la limite ils auraient pu te dire "bah débrouille-toi".

N2 : Non ils étaient obligés de me trouver une place.

Enquêteur : Obligé ? C'était dans les statuts du CNRS ?

N2 : C'était dans les statuts

Enquêteur : A condition d'être marié avec quelqu'un qui habite quelque part.

(...)

Enquêteur : Mais ton Fabien il a changé de boulot ? En déménageant ça l'a amené à changer de boulot ou...

N2 : Alors non. Non parce que en fin de compte il était indépendant. Il avait sa société...

Enquêteur : Qu'il a encore maintenant ?

N2 : Il en a une autre.

Enquêteur : Oui mais bon ça revient au même.

N2 : Oui. C'est plus la même. Mais lui par contre il était, il faisait ses... donc lui, quand on est arrivé ici, il a continué à faire ses petits déplacements Paris-Tours, Tours-Paris, nana...X fois dans la semaine. A cette période-ci il faisait plus qu'une fois par semaine. Avant c'était 2-3 fois, après c'était une fois par semaine l'hiver...

Enquêteur : A chaque fois c'était l'aller et retour dans la journée.

N2 : Ouais donc il partait à 4 heure et demie, 5 heure du mat' et il rentrait le soir à 9 heures et demi.

Enquêteur : Pendant combien de mois ?

N2 : Il a fait ça pendant 3 ans.

Enquêteur : Il a survécu ? Nan je veux dire c'est des choses épuisantes...

N2 : Epuisant donc c'est pour ça après il avait dissout la société. Il avait essayé de retrouver un job à Tours. Donc c'était quand même plus prêt. Il est resté quoi 3 ans, 3 ans à Tours je crois. »

Le long dialogue montre une rupture assez brutale entre deux modes de vie, deux localisations, deux modes d'habiter. Il y a de toute évidence un avant et un après. Les répercussions en termes de déplacement sont les suivants. Sa nouvelle localisation l'amène à prendre sa voiture pour aller à la gare la plus proche, avoir une vingtaine de minutes de trains puis deux minutes à pied pour prendre un bus qui la conduit à son lieu de travail une demi-heure après. N2 réduit systématiquement l'emploi de la voiture et prend les transports en commun. Elle indique que financièrement cela lui convient :

Enquêteur : Et selon toi qu'est ce qui explique que tu procède ainsi ? Parce que la majeure partie des gens dirait bon je prends la voiture et hop j'y vais. Et gagnerait d'ailleurs...

N2 : Gagnerait une heure par jour. Parce que je l'ai fait mais euh si tu veux vu le prix de l'essence qui est non négligeable.

Enquêteur : T'as vraiment...t'as fait le calcul ...

N2 : J'ai fait le calcul

Enquêteur : Billet de train Essence

N2 : Ecoute c'est simple : là ça a augmenté, le train mais je paye par moi train et bus. Et bus à volonté, c'est-à-dire que je peux faire plus de 2 voyages par jour on compte pas les aller-retour, je paye 84€.

Enquêteur : Par mois

N2 : Par mois.

Enquêteur : A raison de 20 déplacements quand même on compte 5 jours 4 semaines 20 déplacements

N2 : Ouais. Sur 20 journées avec train (...) Voilà si tu prends la voiture, j'étais pas loin de 200€. Rien que l'essence (...). C'était le critère financier puis en même temps si tu veux à cette période-ci t'as du brouillard à savoir que je n'ai pas que des grandes routes à prendre. »

Elle nuance donc l'attrait financier par des aspects liés à la conduite, aux conditions de celle-ci mais, au détour d'allusions qui parsèment son discours, on s'aperçoit qu'elle est restée, de ce point de vue, parisienne dans le sens où la voiture n'est pas le mode de déplacement premier, elle ne sert que dans certains cas particuliers comme lorsqu'il s'agit de transporter des objets lourds ou volumineux. Elle a donc, avec son mari, provoqué une véritable rupture mais qui emmène avec elle une part d'héritage : elle ne modifie pas ses modalités de déplacement, sa mobilité est bien ancrée en elle, au-delà des considérations pratiques locales qui font que le périurbain tourangeau n'est pas Paris.

La seconde personne fonctionne plutôt sur le mode de la rupture, qu'elle argumente par une curiosité qui l'amène à opérer de brusques changements.

« P11 : Mais en même temps ces gens-là et parmi tous ces gens-là y en avaient qui y vivaient déjà. Donc mon ami et moi, on était parisien, on est parti vivre là-bas [dans une communauté en Dordogne].

Enquêteur : Et c'était aussi un ras-le-bol de Paris, de la société que ça représentait ou ...

P11 : Non.

Enquêteur : C'était une expérience.

P11 : Ah ouais non pas pour nous, c'était une expérience absolument d'aller vivre autre chose avec ces copains-là etc. Et puis moi à ce moment-là j'ai décidé de faire de la radio et d'un seul coup mon projet s'est resserré : faire de la radio et vivre en Dordogne. On est parti et j'ai fait ça.

Enquêteur : Une opportunité.

P11 : Une espèce d'opportunité de vie. Et là par contre j'ai habité dans un espace totalement rural, absolument rural, c'est-à-dire un hameau.

Enquêteur : Qu'est-ce qu'il y avait de "absolument" ?

P11 : C'est-à-dire la pleine campagne. J'ai habité vraiment à la campagne (...). Donc, moi, si je devais résumer à l'heure actuelle, je dirais que j'étais très attirée par ça parce que c'était nouveau et que je suis curieuse de toute chose de la vie. Ça a été un choc dans la mesure où j'étais très citadine et je me suis retrouvée dans la campagne. Voilà, le choc a été plus d'un certain confort de vie plutôt que de la vie à la campagne elle-même parce que je trouvais que c'était merveilleux cette nature quand même, je trouvais que c'était merveilleux mais les conditions de vie étaient très rudes pour moi qui étais habituée à du confort citadin je dirais parce que là c'était une maison qu'on retapait et puis du coup on a pas de chauffage, je vous passe les détails (...). »

La rupture apparaît presque comme un mode vie, en tout cas comme une stratégie de découverte du monde et, en l'occurrence pour cette personne, une volonté de se remettre en question, personnellement, un « remède anti-train-train » pas tant en ce qui concerne les aspects pratiques du quotidien que le confort du regard que l'on ne pose plus sur soi-même lorsque l'on a ce confort. Certains passages du dialogue qu'elle a eu avec l'enquêteur confirment et confortent cette réflexivité, qu'elle fait seule ou avec son psychanalyste, comme mode de vie toujours un peu inconfortable et intéressant parce que inconfortable.

Parfois, la rupture est beaucoup moins analysée. S3 pose ici un problème ("je sais pas") mais ne le résout pas dans le reste de l'entretien et ne semble pas vouloir le résoudre. La

dernière phrase de S3 présentée ci-dessous ne sera pas reprise et on ne peut savoir en quoi ses mobilités ont fait d'elle une rurale.

« Enquêteur : Est-ce que tu te définis comme une citadine ou une rurale ?

S3 : Non plutôt une rurale.

Enquêteur : Ah ouais c'est bizarre

S3 : En étant née à Paris plutôt une rurale.

Enquêteur : Pour quelles raisons ?

S3 : Ben... je sais pas, je pense que c'est mes mobilités qui ont fait ça par la suite »

On peut tout analyser par le couple rupture/héritage. Toute pratique est héritée mais en même temps, elle est toujours en rupture avec ce qui précède, elle n'en est pas l'exacte reproduction ou la plus fidèle reproduction dans un contexte différent. Ce qu'il convient de noter ici est que la personne elle-même ne gère pas vraiment son héritage, qu'elle doit faire avec, comme elle doit faire avec sa situation actuelle et le contexte spatial (et social) de celle-ci.

A2.2. Opportunités : la capacité de saisie de ce qui advient

Les « occasions », les « opportunités » sont assez souvent mobilisées dans les discours pour justifier telle localisation, tel travail, tel élément structurant de la vie ; mais aussi à plus petite échelle, pour justifier l'utilisation de tel moyen de transport ou de tel autre. Les termes utilisés renvoient tantôt au hasard (tel que défini précédemment), tantôt à une stratégie plus ou moins explicite visant à profiter d'une situation pour faire autre chose, à combiner les différentes activités d'une personne ou de plusieurs personnes. L'opportunité permet avant tout de contextualiser certains moments décisifs, dont les conséquences sont durables. Les extraits qui suivent concernent dans le premier cas, le travail, dans les suivants la localisation du lieu de résidence :

« Enquêteur : Ok donc il avait 20...20 minutes à pied. Et 10 minutes en plus quoi. Ta mère elle travaillait ?

N2 : Pas au début. Elle a commencé à travailler pour remplacer une de mes tantes qui était malade. Donc tu vois...

Enquêteur : Ca a été l'occasion qui a fait que...

N2 : Oui...enfin...

Enquêteur : Elle a pas cherché ?

N2 : Non. Elle travaillait avant de m'avoir...

Enquêteur : Puis elle s'est arrêtée pour toi.

N2 : Voilà. Puis elle a continué parce qu'en fait c'était pas mal. »

Pour N2, comme après pour J6, le hasard a dirigé une partie non négligeable de la décision, qu'ils n'auraient vraisemblablement pas prise, ni même examinée.

« J6 : non c'était l'occasion, je suis revenu là parce que je connaissais plus l'école que le lieu, sinon le gars que, j'avais travaillé avec le directeur de cette école-là, j'avais fait des colonies de vacances dans le passé, il m'a dit...

Enquêteur : il y a un poste ?

J6 : si tu veux il y a un poste, on est une équipe sympa

Enquêteur : vous avez saisi l'opportunité

J6 : j'ai travaillé, ça m'a permis de travailler dans une école vraiment sympa avec des collègues super donc ça joue beaucoup quand même dans notre boulot, on peut très bien passer d'une ambiance super à... »

La réflexion de certaines des personnes interviewées conduit parfois à considérer qu'il n'y a pas eu, pour elles, l'opportunité qui aurait fait bifurquer tout ou partie de leur vie. D1 en donne l'exemple :

« D1 : (...) ce que j'en retiens c'est que la ville ça m'attire pas trop.

Enquêteur : Oui.

D1 : Mais après c'est peut-être parce que j'ai pas eu l'occasion d'être vraiment.

Enquêteur : Mais la ville ne t'attire pas plus que ça. Est-ce que c'est parce que t'es plus attiré par d'autres types d'espace ... ou est-ce que c'est un peu parce que tu es centré sur la famille et après tout que la famille soit située à la ville, à la campagne peu t'importe (...).

D1 : C'est sûr que ... mais bon peut être que j'ai pas non plus eu l'occasion d'habiter vraiment dans la ville et que et...

Enquêteur : Et t'aurais bien aimé essayer ?

D1 : Oui je sais pas... »

Les dialogues qui suivent laissent entendre l'acceptation de ce qui advient, tandis que d'autres personnes se positionnent de telle façon qu'elles peuvent « forcer » les opportunités à survenir.

« S3 : J'habitais chez mes parents tout simplement je commençais à travailler.

Enquêteur : T'avais envie d'être en ville,

S3 : ben non c'est la proximité, c'est l'opportunité du travail enfin je veux dire.

Enquêteur : Donc on t'aurait dit ben la première boîte c'est à Tauxigny ou je sais pas à Sainte-Maure-de-Touraine...

S3 : Ben j'aurai peut être pris enfin j'en sais rien je me serai peut-être pas posé la question. »

« Enquêteur : D'accord. Vous êtes né ici.

P5 : Ben je suis né ici, je suis plutôt né dans l'ancienne clinique, il y a de ça... il y a...

Enquêteur : Et comment vous en êtes venu du coup à habiter ici ?

P5 : Là ? Ben parce que l'occasion se faisait... j'ai trouvé un terrain. Et puis à proximité de l'autoroute, chemin de fer et tout, je trouvais ça intéressant quoi. Si au cas où, justement, un jour ou l'autre j'avais à travailler sur Tours, vous voyez...

Enquêteur : Et justement en vous disant "si un jour j'avais à travailler sur Tours", ça ne vous est jamais venu à l'idée de quitter Sainte-Maure pour aller vivre ailleurs ?

P5 : Non parce que...

Enquêteur : Parce que votre travail se trouvait tout simplement à Sainte-Maure »

Pour P5, d'ailleurs, l'opportunité qu'il saisit est analysée après coup, elle n'est pas une stratégie d'optimisation du temps ou des déplacements. On retrouve cela, toujours pour P5, à l'échelle du quotidien :

« P5 : Autant j'ai du plaisir à prendre le train, autant je n'en aurais pas si c'était le RER. Mais vous savez justement, le fait d'habiter à Sainte-Maure, de prendre le train comme je le fais pour aller bosser sur Tours, et ben ça me donne l'occasion de rencontrer des gens que je n'aurais pas rencontré sur Tours. »

P5 se différencie néanmoins de N2 et de J6 par le fait qu'il se tient prêt en cas d'opportunité qui se présente : il se dit « observateur », que l'on pourrait qualifier d'attentif, mais en même temps, on sent chez lui une grande acceptation de ce qui va advenir. Le fait d'être observateur l'éloigne en partie d'une position d'acteur, en tout cas d'acteur stratégique : il attend les bonnes conditions pour agir, il ne les met pas en place.

« P5 : Donc si vous voulez, pour l'instant on préfère être en observateur comme ça et puis attendre. Un jour peut-être qu'une opportunité se fera et puis... je ne sais pas le résultat, mais quelque chose de plus fixe. Pour l'instant vous voyez, il y a un an j'étais à Tours Nord, maintenant je suis là, dans un an je ne sais pas où je serais. Parce qu'en plus dans le ministère, au service public, on peut toujours être appelé à aller dans un endroit... »

La capacité de saisie des opportunités ne s'exprime pas que pour les grandes décisions (choix de localisation, décision de faire construire sa maison...), comme semblent le montrer les exemples précédents, c'est aussi du temps à utiliser autrement que pour simplement se déplacer :

« X1 : Ou là par exemple je vais y aller pendant les vacances, je vais regarder les trains et je vais essayer de m'arranger pour y aller en train, parce tout ça en voiture...

Enquêteur : Non, tu ne te sens pas de faire le trajet. Ouais, c'est vrai que c'est long quand même, enfin...

X1 : Puis j'ai un peu l'impression de perdre mon temps tandis que dans le train je peux travailler un petit peu, je peux me reposer... »

« Enquêteur : Ça te prend 17 minutes à peine, 16 minutes

M1 : Ouais, ouais, c'est ça, c'est ce que j'avais calculé mais sauf que quand je prends le bus j'ai le temps de lire ma revue

Enquêteur : C'est ça !

M1 : que je n'ai pas le temps de la lire chez moi.

Enquêteur : pour toi c'est pas du temps complètement perdu. »

L'opportunité qui se présente peut aussi être celle qui amène à greffer un déplacement sur un autre (augmentant la longueur du déplacement mais pas le nombre de déplacement) ou un motif de déplacement à un autre (augmentant la « rentabilité » du déplacement), parce que le premier laisse un « temps mort » qui serait du temps perdu. On ne peut pas parler véritablement d'optimisation, qui suppose organisation et anticipation, mais l'état d'esprit qui rend apte à se saisir de ce qui advient pour le tourner à son avantage est parfois un véritable mode de vie :

« D1 : ouais on marque ça sur un bout d'enveloppe qu'on a reçu puis souvent on a perdu le papier mais. Donc on n'est pas si bien organisé que ça. Y a peut-être des choses tiens si tu vas faire les courses tu prends... La plupart du temps c'est Sylvie qui y va.

Enquêteur : Mais à l'occasion

D1 : Mais à l'occasion si il manque deux trois trucs.

Enquêteur : Et puis t'avais une demi-heure entre guillemets

D1 : A perdre

Enquêteur : A attendre ta fille, t'en as profité pour. »

« V1 : Bon éventuellement quand je dois aller à la boîte postale chercher le courrier de mon mari. Des fois je vais passer chez la copine qui était là tout à l'heure je vais aller prendre mon café, je passe derrière et après je vais aller à la boîte postale. Le Mercredi quand je ramène la jeune fille avec qui je fais du covoiturage...elle termine à 11h je vais directement chez elle et en revenant je m'arrête à la boîte postale. Voilà. Je vais coupler, je vais pas prendre la voiture exprès pour aller à la boîte... »

Le co-voiturage, bien que connoté positivement comme un exemple à suivre, est relativement peu pratiqué de façon organisée. Il apparaît plus souvent comme la résultante d'une opportunité, d'un concours de circonstances, non d'une prévision organisée. Il est considéré comme une possibilité, mais ne devient effectif que quand l'occasion se présente. L'organisation en vue d'une certaine régularité, d'une certaine répétitivité n'est pas menée à bien, même si elle a été envisagée.

« H1 : Et le covoiturage et bah le covoiturage...j'y avais pensé moi avec Franck ou avec des gens comme ça. Le covoiturage ça a pu se faire le jour de la rentrée des classes... donc 9h30 il était là et du coup le train il [Franck] pouvait plus parce que le train était parti c'était trop tard.

Enquêteur : Donc ?

H1 : C'est moi qui l'ai pris...

Enquêteur : Ça se fait comme ça à l'occasion mais pas...

H1 : Je l'ai pris à l'occasion

Enquêteur : Mais t'as pas la possibilité de l'organiser plus de manière plus régulière...

H1 : Non bah...si le collègue, lui, accepte mes contraintes familiales ça serait faisable mais là ça n'a pour moi aucun intérêt puisque lui prend le train. Ça serait plus si des gens prenaient la voiture. (...) Mon voisin

travaille à Tours rue nationale, il est joaillier chez Cerisier, (...) rue nationale mais il a des horaires à la con. Donc lui il y va il est 10h minimum et par contre le soir il revient...

Enquêteur : Par contre le soir à 19h...

H1 : 20h-21h.

Enquêteur : Voilà c'est ça.

H1 : Donc lui il est pas prêt mais de toute façon on en a discuté déjà mais lui il a pas la possibilité de faire autrement. »

L'exemple de H1 est représentatif de la difficulté de passer du potentiel à l'effectif en ce qui concerne le covoiturage. De multiples nuances sont envisageables selon les personnes et leurs situations respectives mais les contraintes d'adéquation d'horaires multiples et les routines sont autant de raisons, qui peuvent être re-questionnées, pour ne pas pratiquer le co-voiturage

A2.3. Routines

Les routines, les habitudes sont fréquentes dans la justification des déplacements, des choix de localisation (les termes « habitude(s), habitué(es), habituel(s) reviennent 147 fois, celui de routine seulement 11 fois). D'une certaine façon, elles s'opposent à la capacité de saisie des opportunités, même si celles-ci peuvent se greffer sur des gestes répétés. Il n'y a pas, sauf exception d'évaluation négative de la routine, même si certains peuvent s'en dire un peu prisonnier sans toutefois la remettre en cause. Au contraire elles apparaissent comme un élément de confort, voire une certaine efficacité liée à la rapidité qu'elle permet. De plus l'habitude renvoie à l'apprentissage, de la ville par exemple « j'ai l'habitude de la ville, du bus... », montrant ainsi l'intérêt à se créer des routines et s'y tenir.

Lorsque S1 parle de ses déplacements qui, en l'occurrence, la semaine suivante ne seront pas tout à fait habituels, elle regrette de devoir sortir de ses habitudes :

« S1 : De travail. Donc, pour l'instant ça se passe plutôt bien parce que c'est le début j'ai envie de dire et aussi parce que j'ai fait beaucoup d'heures supplémentaires donc là j'ai des semaines réduites à cause de ça donc c'est très bien. Mais y'a un moment où ça va être une frustration, je vois la semaine prochaine je dois aller à Bourgueil, je dois aller à sainte-Maure et puis j'ai une réunion, la troisième semaine j'ai beaucoup de réunions en dehors de Chinon la ça va une vraie ... voilà. Ça c'est le côté casse-pieds, c'est que je suis pas dans une routine au niveau de mes transports et donc je dois toujours tout ... alors ce que je fais c'est un agenda et je dois toujours anticiper si je sais que ... tel jour, je dois aller ... l'autre fois je suis allée à Paris ... bon, ben là je prends on vélo tac, tac ... j'organise comme ça, qu'est-ce que je mets dedans, quel vélo je prends etc. Donc ... c'est une contrainte mais quand même pour adoucir le côté frustration et un peu casse-pieds. C'est une contrainte choisie parce que j'aurai la facilité de prendre la voiture. Voilà, il suffirait que j'achète une voiture plus chère, plus confortable et qui consomme un peu moins quoi que là j'ai pris une C1 ça consomme pas grand-chose. »

Dans le même ordre d'idée, J3 y voit un vrai confort : il peut y aller « les yeux fermés » :

« Enquêteur : Si elle emmène les enfants... Oui voilà c'est ça. Et ça c'est aussi une question que je souhaitais vous poser. Alors dans le monde professionnel, en tant que professionnel c'est sûrement pas le cas, mais d'autres trajets, il vous arrive quand vous allez plusieurs fois à un même endroit, plusieurs fois par semaine, plusieurs fois par mois, de changer de trajet, juste pour changer ?

J3 : Non. Je ne pense pas. Juste comme ça je ne pense pas. Je ne me dis pas « Tiens ! Allez aujourd'hui... » Non.

Enquêteur : Il y a pas mal de gens qui le font.

J3 : Ouais ?

Enquêteur : Ah oui oui.

J3 : Non parce que moi les habitudes, après c'est les yeux fermés.

Enquêteur : En fait c'est le côté habitude, c'est le côté que vous connaissez le chemin le plus rapide...

J3 : Oui... et puis... bon... c'est le chemin le plus simple dans la tête, et puis après c'est machinal.

Enquêteur : D'accord. Il y a un côté pilote automatique ?! (Rires)

J3 : Ah oui tout à fait. »

Chez L1 on perçoit l'imbrication de continuités d'échelles multiples sur le plan temporel, mixant des aspects relatifs à la localisation et aux déplacements quotidiens. Pour résumer, comme elle est chambraysienne, elle fait ses courses dans cette commune. Il y a ainsi une forme de routine qui entre en résonance avec son propre héritage :

« L1 : Pour les courses, ça va être beaucoup plus sur Chambray.

Enquêteur : D'accord. Parce que vous avez une préférence pour la zone de commerce de Chambray ?

L1 : Parce que j'ai habité Chambray !

Enquêteur : Ah d'accord ! OK.

L1 : J'ai de la famille là-bas, donc beaucoup Chambray. Moi je suis très chambraysienne.

Enquêteur : Vous êtes restée là-bas, c'est une habitude quoi.

L1 : Oui, voilà. »

Enfin, I1 donne l'exemple d'habitudes communes qui renvoie au rapport à l'autre, à la convivialité dans les transports en commun, en l'occurrence le TGV :

« I1 : Donc ça allait. Ça allait. Financièrement. Le transport TGV était très bien. Très bien.

Enquêteur : Oui ? Ça se passait comment ?

I1 : Alors, moi je faisais mes réservations au mois. Ils avaient une liste en place, on avait des petits livrets tous les mois. On savait où on était, on réservait même sa place. On avait même... enfin au bout de quelques mois, on prend des habitudes !

Enquêteur : Oui ?

I1 : On croise les mêmes gens. Et on croit, et on veut la place untel, dans tel wagon, dans tel TGV... Y a une sorte de routine qui s'était installée. »

Ce que l'on constate est le fait que ces routines liées aux transports en commun et permises par eux existent en de nombreuses circonstances, pour de nombreuses personnes utilisant ces modes de déplacement. En revanche, les autres routines, non cadrées par les horaires imposés par les organisateurs des transports en commun, se calent difficilement à l'échelle de plusieurs individus, rendant plus difficile la possibilité de routines communes en matière de déplacement et donc le co-voiturage.

A2.4. Temps de parcours, horaires multiples, (in)adéquations, comparaisons

D'une façon générale, le temps de parcours s'oppose aux horaires : alors que le premier est considéré comme une donnée avec laquelle il faut composer, qu'il faut, d'une certaine façon, assumer puisqu'elle est souvent la conséquence d'un choix de localisation (c'est l'acceptation de la distance, vue précédemment), le second est considéré comme une véritable contrainte, à laquelle il faut s'adapter, voire se plier et qui au final est pointé du doigt comme la cause majeure de l'impossibilité d'améliorer les déplacements. Les horaires décalés de personnes résidant dans la même commune et travaillant à Tours par exemple ne permettent pas le covoiturage.

D1 : Ouais. Ben je vois, pour Flora [sa fille] c'est pas loin ça monte un petit peu après y a une grosse côte au lieu de partir à 5 minutes avant on est obligé de partir un bon quart d'heure avant. Si elle veut, si on veut y aller en vélo.

Enquêteur : Et vers quelle âge elle ira toute seule.

D1 : Ah je sais pas. Elle ira jamais.

Enquêteur : c'est pas d'actualité pour l'instant ?

D1 : Non c'est pas d'actualité.

Enquêteur : Et y'a bien un moment où ...

D1 : parce qu'elle va arriver ... elle va arriver là-bas elle sera en âge de faire son truc de piano.

Enquêteur : Ouais.

D1 : Et pourrait prendre le bus mais faudrait que les horaires de bus correspondent. »

Dans le dialogue suivant, le mari et la femme qui discutent, montrant l'inadéquation des horaires de train et les horaires liés à leur travail :

G : Et puis je crois que j'ai entendu que la région Centre, elle allait aider au financement pour ceux qui prennent les trains...

G2 : Ah ouais ?

G : Ils vont leur payer je sais pas...ils vont leur payer je sais pas quoi.

Enquêteur : En fait ceux qui prennent le train en fait ils vont les aider ils payent le voyage...

G : C'est pareil faut pouvoir prendre le train (...) parce que faut que les horaires correspondent. C'est ce que... Quand c'est des horaires comme on dit de bureaux... (...) Y a toujours des trains, y a toujours des bus...à ces heures-là, y a pas de problème (...). Mais dès qu'on est en dehors des clous...

G2 : Ben c'est difficile.

Si les horaires des trains, notamment, ne correspondant pas aux horaires de travail ou d'école, il y a aussi la coordination des horaires au sein d'une famille, d'un couple qui, même si les destinations sont semblables, ne peut pas facilement s'effectuer.

Enquêteur : Ou pour... le mari, ami ?

I1 : (...) Il travaille à Chambray-lès-Tours...

Enquêteur : Ah ?

I1 : Donc il a pas du tout les mêmes horaires que moi. Puis moi c'est un travail aussi un peu particulier. Je suis souvent, quand même, en déplacement.

Enquêteur : Ouais.

I1 : Je suis souvent partie, réunion à Paris, réunion en... enfin aux quatre coins de la France, en fait. Donc... non, on n'a pas trouvé une routine là-dessus pour faire du covoiturage. On a essayé. Ça a duré une semaine. C'était...

Enquêteur : (rires)

I1 : M'enfin, non, moi partir à telle heure, je pouvais pas. Ah moi je peux pas. Moi faut que j'aie fini quelque chose pour partir. C'est pas "à 5 heures, faut que je parte" ».

Et s'il s'agit de coupler les horaires de personnes hors du cercle familial, la difficulté reste présente, même si les personnes travaillent à peu près au même endroit, même s'ils sont collègues et que, par ailleurs, ils habitent non loin l'un de l'autre. Pour J6, cela n'a jamais été possible, à causes d'activités annexes. Pour N2, c'est la dispersion géographique qui pose problème, même au sein d'un groupe de personnes plutôt attentives à ce type d'arrangements. En revanche, S1 a expérimenté longuement cela, mais en passant par un site Internet qui organise pour elles et d'autres et qui, par le nombre, maximise la probabilité que deux « circonstances » puissent s'apparier.

Enquêteur : Et dans la voiture, est-ce que ça vous arrive par exemple de faire le chemin avec deux personnes ?

J6 : Ben non.

Enquêteur : Ça se présente jamais ?

J6 : non, ça se présente jamais

Enquêteur : ouais parce que maintenant on entend parler de covoiturage, etc.

J6 : ouais, il y a beaucoup... C'est sûr que c'est une solution qui est intéressante, pour partager les frais quoi.

Enquêteur : Mais oui ça donne d'autres contraintes.

J6 : Moi, j'ai eu une collègue à un moment, une remplaçante qui habitait dans le même village que moi, mais ça a toujours été, parce qu'on n'avait pas les mêmes horaires, c'était des contraintes

Enquêteur : C'était pas possible de...

J6 : Et puis moi je fais des activités 2 à 3 fois par semaine donc...

Enquêteur : oui c'est difficile, la faire attendre 2h, pour aller au cours de musique

J6 : *Oui voilà c'est ça et puis je rentre chez moi à 11h du soir, ça fait peut-être un peu tard quoi (rire)*

Enquêteur : *(rire) oui*

J6 : *C'est ça le...*

Enquêteur : *Problème...difficile de concilier finalement la possibilité de se déplacer à plusieurs, de s'organiser pour un ensemble d'activités.*

J6 : *Ouais mais c'est peut-être quelque chose qu'on sera amené à prendre en compte »*

N2, adepte des transports en commun mais devant utiliser sa voiture pour aller jusqu'à la gare la plus proche de chez elle, a tenté de mettre en place un système de "ramassage"

« N2 : *La majorité...descend comme nous enfin comme moi. D'autres continuent mais il y en a très peu. Parce que on se retrouve le matin à Saint-Maure et on commence à faire du Stop avec le train (rire) nan c'est à peu près le même groupe de gens le soir ou le matin qu'on retrouve et qui font le même trajet Saint-Maure-Tours.*

Enquêteur : *D'accord. Et au sortir de la gare chacun prend sa voiture et va dans son coin...*

N2 : *Oui parce que quelques un même on a déjà essayé de se dire "ben tiens si on faisait, le fait de se dire on est à 2 on prend à peu près le même chemin"... ça va pas on n'a pas les mêmes horaires on travaille pas au même endroit, vraiment parce que la gare de Tours c'est la gare mais après chacun se disperse... parce que t'en a qui sont à la mairie d'autres qui sont ... donc euh non...*

Enquêteur : *Donc le covoiturage à Tours c'est pas possible. Mais le covoiturage avant [la gare le matin]?*

N2 : *Avant c'est pas possible non plus*

Enquêteur : *C'est pas possible, les gens sont trop éclatés...*

N2 : *C'est pas possible parce que... ouais tout à fait »*

« Enquêteur : *Et donc par exemple, vous avez déjà fait du covoiturage par rapport à Chinon ?*

S1 : *Oui, pendant 2ans...pendant 2 ans, alors c'était intéressant parce que là moi j'ai des horaires extrêmement irréguliers, je peux être amenée à intervenir partout, donc ce que j'avais fait avec la personne, on avait été sur le site covoiturage du Conseil Général qui était très bien.*

Enquêteur : *D'accord.*

S1 : *Là il est un peu moins actif depuis quelques temps, c'est dommage, mais alors là cela avait marché. Donc j'avais rencontré quelqu'un qui habitait Joué-lès-Tours et qui travaillait à l'hôpital de Chinon et elle, elle avait des horaires super réguliers. Et donc, du coup, je faisais le covoiturage en fonction de mes horaires à moi, donc on se voyait 3 fois par semaine et les deux autres fois c'était quand j'étais sur le Chinonais et du coup on a fait ça pendant 2 ans et là, il y a quelques mois, elle a retrouvé du travail à Tours, c'est vrai que je suis retournée sur le site...*

Enquêteur : *Et vous n'avez pas trouvé de nouveau covoiturage... ?*

S1 : *Alors voilà, et puis j'ai l'impression qu'il est moins actif peut-être qu'il y a quelqu'un qui...je ne sais pas comment cela fonctionne et pour aller à Paris quand je prends ma voiture, je vais sur le site covoiturage mais national et du coup j'ai des gens avec moi, ou...l'autre fois quand je suis allée à Grenoble là l'idée c'était d'aller chercher des gens qui m'emmenent à tel endroit. »*

Au final, la catégorie du « rapport au temps » est extrêmement large et de compréhension multiple. Le temps (au singulier) apparaît comme un élément de souplesse, comme la possibilité de concilier activités, localisations, agendas des membres d'une même famille ou d'un même groupe. Cependant, il apparaît en même temps comme une contrainte lourde, parce que cette souplesse n'est pas suffisante, tant l'organisation du temps de chacun est déterminée par de multiples circonstances elles-mêmes déterminées par d'autres. Cela conduit à préférer la voiture à tout autre mode de transport, même si de nombreuses personnes résistent à cela, par nécessité financières parfois, mais aussi par choix liés à des conciliations.

A3. Le rapport à l'autre

La catégorie « autrui » peut être scindée en deux grandes sous-catégories : ceux que l'on connaît, qu'on est capable de nommer, de décrire, d'apprécier à l'échelle individuel et « les

autres », pris comme une entité relativement indistincte, une catégorie où il est confortable de « ranger » tous ceux qui ne relèvent pas de la famille ou des relations de travail. Ceux que l'on ne saurait pas nommer ont une grande importance dans les discours de description du quotidien et de justification des choix. Les expressions « les gens » ou « des gens » ont été, lors de l'ensemble des entretiens utilisé plus de 530 fois, de façon neutre, plutôt positive, parfois négative.

Le rapport à l'autre, en fonction de ces deux grandes catégories, change et peut varier de « prendre soin » à « se méfier » en passant par l'indifférence.

A3.1. Prendre soin

Les choix de localisation et de déplacements des personnes ne se font généralement pas sans la prise en compte de l'autre, notamment les proches avec qui il faut faire mais aussi pour qui il faut agir, parfois contre lesquels il faut décider ou trancher. Dans une approche positive, cette prise en compte va jusqu'à prendre soin de l'autre. Ainsi P3, jeune fille de 17 ans, prend-elle en considération les choix de ses parents (en l'occurrence la localisation du logement de son père) et, de façon explicite mais imprécise, les horaires de celui-ci, ses autres activités, quand il s'agit pour elle de se déplacer alors même qu'elle habite (une semaine sur deux) à une quinzaine de kilomètres du centre de Tours (là où elle a presque toutes ses activités, son lycée, ses amis...). Ceci est, chez elle, d'autant plus fort, qu'elle a toujours habité en ville, près du centre, que sa mère (chez qui elle loge alternativement) y habite encore, et que son père a déménagé « à la campagne » huit mois plus tôt. Elle respecte son choix, même si elle en regrette les conséquences :

« Enquêteur : (...) Quand tu as regardé la première fois le temps que tu allais mettre ou... est-ce que tu crois que c'est entré un peu en compte : est-ce que ton père par exemple – on en discutera avec lui dans son entretien – mais est-ce que tu crois par rapport à aller habiter à Fondettes le temps que vous alliez mettre pour aller à l'école ?

P3 : Bien sûr qu'il s'est posé la question. Déjà, on en a discuté plusieurs fois, mais...

Enquêteur : ils son père et sa nouvelle compagne] t'ont demandé ton avis ?

P3 : Bien sûr. Bien sûr parce que c'est... mais moi, avec ma sœur, on n'osait pas... enfin, on n'allait pas lui mettre des bâtons dans les roues alors qu'il avait envie d'aller habiter à la campagne et envie de ne pas rester en ville ».

Un peu plus tard, dans l'entretien, alors qu'il est question des sorties, le samedi ou le soir, avec des amis, le dialogue montre la prise en compte de l'autre au détriment de soi :

« P3 : vu que j'ai 17 ans et que j'ai des amis qui commencent à avoir le permis justement... (...) soit il y en a un qui a le permis et qui nous ramène, soit, dans ce cas-là, c'est un parent qui amène tout le monde et un parent qui ramène tout le monde, on s'arrange

Enquêteur : Ça t'arrive souvent de leur demander

P3 : J'essaie de me l'assurer moi-même le plus possible. Dès que je sais qu'il y a des bus et tout, j'essaie de m'en débrouiller toute seule pour pas les contraindre eux, mais...

Enquêteur : Oui. Est-ce que c'est pour ne pas les contraindre eux ou toi-même, je veux dire...

P3 : Non c'est pour ne pas les contraindre eux. Parce que entre aller en voiture à un truc et y aller en bus, il n'y a pas photo ».

Il est clair qu'il y a une véritable considération de l'autre même si les « mais... » et les phrases laissées en suspens laissent entrevoir la contrainte.

Dans un registre légèrement différent, il s'agit du soin porté par les parents aux enfants, notamment en âge d'avoir des activités extrascolaires parfois nombreuses, en plus des déplacements vers l'école ou le collège, mais non encore autonome du point de vue de la mobilité. Ainsi D1 considère qu'il est normal, parce que le choix parental, pour des raisons financières, a été de résider à une quinzaine de kilomètres du centre de Tours, à Fondettes, de faire le taxi pour les trois enfants (tous trois d'âge scolaire, dans trois lieux d'enseignement différents mais très proches les uns des autres). Les conditions de cette

véritable mise à disposition des enfants est le partage (entre M. et Mme) et une organisation très rigoureuse des déplacements. Quasiment aucun des déplacements de l'un ou l'autre des parents n'a de motif unique : il s'agit, par exemple, de déposer des enfants sur le trajet du travail, de chaînage des activités des enfants avec la nécessité de fréquentation des lieux de consommation. On note une prééminence de l'enfant et de ses activités mais en balance néanmoins avec d'autres éléments. L'ensemble des déplacements se fait en voiture (hormis pour l'aîné qui, parfois va au lycée en bus si ses horaires ne peuvent correspondre à d'autres motifs de déplacement), mais le coût global en est ainsi minimisé.

A l'extrême de cette prise en compte, il apparaît sans qu'on puisse en avoir la certitude que les enfants comme justification majeure voire peuvent être aussi le prétexte de choix de localisation ou de choix de déplacements (destination ou mode de déplacement). Ainsi, prétexter des enfants peut-il permettre de se donner une bonne raison de continuer à prendre la voiture.

A3.2. Etre ensemble

Etre ensemble se réduit, sauf cas exceptionnel d'attrait pour la foule et la densité humaine, à la famille et aux amis. La famille apparaît comme la justification première. Sur les 30 entretiens intégralement retranscrits, les termes relatifs à la famille reviennent avec une très grande fréquence :

« Enfant(s) » apparaît plus de 520 fois

« fils » et « fille(s) » apparaissent plus de 120 fois

« sœur(s) » et « frère(s) » : 140 fois

« (grand(s)-)père(s) », « (grand(s)-)mère(s) », « papa » et « maman » : 400 fois

« oncle(s) », « tante(s) », « cousin(es) »... : 25 fois

« famille(s) », « familial/aux/ales » : 210 fois

Cependant, si l'on restreint l'analyse à la question de la mobilité et plus particulièrement à la justification des choix de mobilité et à l'intérêt de l'utilisation de tel mode ou du choix de tel horaire, la dimension familiale se réduit très nettement, en dehors des aspects liés à l'organisation familiale. Ainsi, dans la famille de D1, les déplacements liés au travail respectif des parents et liés aux lieux d'études des trois enfants sont organisés de façon optimale ou quasi optimale en prenant en compte les horaires et les lieux de chacun mais aussi d'autres circonstances. Ainsi, des « négociations » s'opèrent, de façon très implicite, afin qu'aucun déplacement ne concerne, dans la mesure du possible, qu'une seule personne et/ou un seul motif. Etre ensemble est ici une stratégie pratique. Le père explique, vantant les bienfaits du téléphone portable :

« D1 : Quand je suis dans un bouchon j'ai l'impression de ... ou alors j'écoute la radio mais après ça dépend le contexte si j'ai un rendez-vous, si je suis pressé, si c'est pour aller chercher les enfants je les appelle je leur dis bon ben je suis coincé dans un bouchon j'aurai 5 ou un quart d'heure de retard. (...) »

Enquêteur : mais y'a un point essentiel c'est que t'es rarement, très rarement en retard pour tes enfants (...) on laisse pas les enfants à la porte quelque part.

D1 : Ou alors moins de 5 minutes.

Enquêteur : oui oui y'a l'ajustement, ils peuvent sortir en avance ils peuvent ...

D1 : Comme je finis avant eux ... donc à moins que j'ai quelque chose, un accident y'a pas de raisons qui fassent que je suis en retard normalement.

Enquêteur : Ils le savent ça ou pas.

D1 : moi j'essaie de (...) qu'ils s'en aperçoivent même pas. (...) Je suis sûr que tu vas demander à Mathieu "Ouais il est toujours en retard" mais c'est quoi de 2 ou 3 minutes si tu veux. »

L'exemple qui suit montre l'organisation familiale qui laisse néanmoins une grande autonomie au fils aîné :

« D1 : J'ai dû déposer Mathieu et après il a fallu que j'aille rechercher Flora au conservatoire. Et après ça doit être Sylvie qui a dû le ramener parce que là j'ai pas de retour.

Enquêteur : Ah Sylvie, on peut aller voir Sylvie. (...) Non Sylvie a un trajet différent.

D1 : Comment on a fait alors ce jour-là.

Enquêteur : On va regarder Mathieu alors ...c'est bien mardi. Voilà il reste à la maison visiblement pour l'instant Alors attends.

D1 : Ce qui est bizarre c'est qu'il rentre, lui, après...

Enquêteur : Il rentre par là et il rentre tout seul. Tu vas savoir des choses. Là il est au lycée, là tu l'emmènes visiblement enfin il prend le même chemin que toi.

D1 : Après je le reprends là.

Enquêteur : Là tu l'emmènes. Toi tu rentres, enfin tu vas rechercher Flora et tu rentres tandis que lui il se débrouille et visiblement...

D1 : C'est peut-être le papa d'un de ses copains qui l'a ramené. Je sais plus faudra que je lui demande comment il est rentré »

Dans d'autres cas, être ensemble n'a pas de dimension pratique et relève de la convivialité. Elle renvoie alors essentiellement aux transports en commun, non que cela n'existe pas dans la voiture, mais, en tout cas, ce n'est pas relaté. On note deux principaux cas :

- celui où les amitiés, formées auparavant provoquent, par l'organisation de l'adéquation des horaires, la rencontre dans les transports en commun (soit pour des activités communes, en groupe, soit simplement pour être ensemble dans le bus ou le train)
- et le cas où ce sont les transports en commun qui ont provoqué ces relations amicales, du moins mis en place les conditions pour qu'elles puissent se créer.

Pour le premier cas :

« P3 : Sauf quand on était en retard c'était en voiture et puis après quand on est arrivé quartier Blanqui-Mirabeau. Enfin mon père Blanqui, ma mère Mirabeau là j'y allais toute seule parce que c'était au conservatoire donc c'était vraiment à l'autre bout de la rue.

(...)

P3 : Là j'y allais en trottinette.

Enquêteur : Ah ouais en trottinette ?

P3 : Ouais

Enquêteur : C'est quoi le...pourquoi en trottinette ? Je veux dire c'est...

P3 : Parce que c'était beaucoup plus fun avec les copains d'y aller en trottinette.

Enquêteur : Oui.

P3 : Je voulais dire y a pas d'intérêt spécial.

Enquêteur : Vous étiez toute une bande...

P3 : Une bande de trottinetteurs.

Enquêteur : D'accord.

P3 : Mais ça va pas plus vite hein pas vraiment.

Enquêteur : Non c'est juste plus marrant. Voilà.

P3 : Plus marrant.

Enquêteur : Les parents ils disaient rien ? Pour eux c'était pas risqué pas de...

P3 : Non. Bah vous savez on avait 500m à faire »

Plus tard dans l'entretien, elle argumentera de la même façon pour le bus qui lui semble préférable à la voiture, pour certaines destinations comme les sorties, les concerts

Pour le deuxième cas, N2 s'est créé un réseau de relations amicales, sans qu'il s'agisse d'amis puisque cette convivialité se limite au temps et au lieu du trajet en train et ne s'imbrique ni avec le travail, ni avec les loisirs. Elle distingue cependant le train du bus, qu'elle pratique l'un et l'autre chaque jour :

« N2 : Bah dans le bus tu fais rien enfin t'attends que ça passe. Parce que tu te fais marcher sur les pieds ou n'importe quoi donc euh t'essaie de les garer. Dans le train soit je lis en fait si tu veux maintenant on est une petite bande, une petite bande de jeune, on se retrouve aussi bien le matin ou le soir pas toujours avec les mêmes donc on papote de la journée, on papote de la gym on papote de ce que tu veux mais ou du travail des uns des autres... »

Enfin, on peut noter des cas particuliers comme celui décrit ici où se mêlent famille et déplacement selon des circonstances rares :

« Enquêteur : Le bus, la première fois que t'as pris le bus, ça a été un moment de ...

D1 : Si tu veux, c'était la société de bus, c'était mon oncle qui la tenait.

Enquêteur : Ah ouais

D1 : Donc je connaissais les chauffeurs j'avais un oncle aussi qui était chauffeur donc je rentrais le bus j'étais chez moi, je rentrais dans le bus je leur faisais la bise au chauffeur enfin y'avait une ambiance comme quand on va à l'école avec les copains, on rigole, on fait un peu les fous c'était marrant

Enquêteur : Un souvenir plutôt positif, négatif ? c'était long c'était...

V1 : Non

Enquêteur : Pas désagréable ?

V1 : C'était agréable non non non et puis dans le bus quand vous prenez toujours le bus à la même heure de bonne heure vous voyez toujours les mêmes personnes. Donc ...à la fin ça finit par dire bonjour, discuter et tout puis voilà. »

Etre ensemble est souvent relaté sur le mode positif de la convivialité mais la proximité physique renvoie aussi à la comparaison, à l'indifférence ou à la gêne.

A3.3. Prendre à témoin

L'autre par comparaison, que celle-ci révèle une différence ou une ressemblance, parce qu'il permet de se valoriser est utilisé dans les justifications des choix de localisation et de déplacement. Cela peut être aussi une manière de nuancer le propos, de dire que d'autres font, selon des critères qui restent souvent à préciser, mieux. Dans les propos de P11, il y a les deux cas de figure, le premier renvoie à une utilisation jugée peut-être trop importante par rapport à ce qui pourrait se faire, par comparaison avec sa nièce mais aussitôt le dénigrement de pratiques jugées de façon légèrement négative.

« Enquêteur : Et vous pensez que (...) à Paris le rapport à la mobilité (...) par rapport à une ville comme Tours, la mobilité est une compétence nécessaire pour vivre à Paris vous pensez...

P11 : Elle est même vécue différemment, j'y pensais moi par rapport à une nièce justement maintenant avec les générations, une nièce à moi qui est parisienne et qui... fait par exemple à pied des distances beaucoup plus importantes que je ne fais à Tours et que je crois, on ne fait à Tours. J'ai l'impression maintenant (...) moi je circule beaucoup plus en voiture pour des mêmes distances que ma nièce à Paris ça lui semble voilà complètement aberrant.

Enquêteur : Parce que après y'a beaucoup de conditions qui font qu'on prend pas la voiture aussi du coup à Paris et il y a une représentation de la distance qui est différente (...). Y'a aussi des parisiens qui prennent le métro pour faire 2 stations alors qu'ils ... que l'éloignement est de 500m.

P11 : Exactement. Voilà tout à fait, qu'ils pourraient y aller à pied. »

P5, de son côté, assez classiquement, a l'impression d'être jugé par l'enquêteur. Il a donc l'impression de devoir justifier qu'il habite à Sainte-Maure-de-Touraine tout en travaillant à Tours, qu'il doit donc se déplacer, qu'il le fait en train, malgré le temps que celui lui prend. Il commence par minimiser le temps de déplacement en le réduisant à la stricte durée du

voyage en train avant de se comparer implicitement à d'autres et à s'intégrer dans un groupe et les rires à la fin semblent indiquer la non-recevabilité ou du moins la faiblesse de l'argument aux yeux mêmes de celui qui l'énonce :

« Enquêteur : Et ce grand tracé ne vous gêne pas. Au contraire.

P5 : Non parce que ça représente 20 minutes. Et 20 minutes franchement ça passe. Ça dépend...

Enquêteur : Et puis c'est en train, c'est en...

P5 : Ça dépend en face de qui vous êtes assis, bon... Voilà qu'est-ce que vous faites ! Voilà 20 minutes ce n'est rien !

Enquêteur : Et par rapport à la qualité du cadre de vie, ça vaut largement le coup quoi.

P5 : Ah oui ! D'ailleurs, je ne suis pas le seul à prendre le train quoi. (Rires) »

A3.4. Etre indifférent

L'indifférence vis-à-vis de l'autre, qu'elle soit recherchée ou subie, se traduit de deux façons principales. La première est celle que l'on constate fort classiquement dans les relations de voisinage et consiste à reconnaître le voisin sans le connaître, donc des relations sociales qui se réduisent aux règles minimales de la politesse.

« Enquêteur : Et entre vos voisins, c'est entente cordiale, on se connaît...

L1 : Oui voilà !

Enquêteur : ... on se donne des coups de mains, on se prête des choses, mais ce n'est pas...

L1 : Pas vraiment, non ! C'est « Bonjour », « au revoir » et puis voilà, « ça va ? Il fait beau... » (rires). Mais nous ça nous arrange, on aime bien ça.

Enquêteur : Mais vous vous êtes originaire du lotissement on va dire, vous n'êtes pas arrivés les premiers.

L1 : Oui, on est tous arrivés en même temps, et on est tous encore les mêmes »

« Enquêteur : Tu connais personne dans le quartier ? Tu as dis ça fait 6 mois donc...

P3 : Non y a personne c'est pas vraiment un quartier en plus nous on est au bout du bout quoi (...) Enfin quand on prend le bus à 7h le matin et qu'on rentre à 7h le soir on a pas le temps de faire connaissance... Et c'est pas très intéressant.

Enquêteur : (...) par exemple tes parents (en fait son père et sa compagne) ont pas forcément de vie de quartier ou...

P3 : Non

Enquêteur : de voisinage...

P3 : Bah il (son père) connaît ses voisins quoi (...) Ca s'arrête là. Il connaît ses voisins on se croise on se dit bonjour mais ça s'arrête là. Puis je pense pas qu'ils (son père et sa compagne) en aient vraiment besoin non plus quoi je pense qu'on est au calme aussi là où on est et c'est un peu fait pour. »

« P5 : Ouais. Plus ou moins. On ne se fréquente pas trop en fait. On se connaît, on se dit bonjour et puis c'est tout. Mais ce n'est pas comme dans certains quartiers... »

« T1 : non, on avait des relations avec les gens, les personnes âgées qui étaient sur le village auparavant mais bon

Mari de T1 : il y a eu un renouvellement

T1 : de population, de jeunes

Enquêteur : donc vous dans votre hameau vous ne connaissez pas les gens qui habitent à côté

Mari de T1 et T1 : si si on les connaît

T1 : mais il y a aucune sympathie

Mari de T1 : on les connaît, on les voit on leur dit bonjour

T1 : s'ils ont un problème ils vont venir me parler mais voilà

Mari de T1 : et oui c'est que des jeunes, des gens qui travaillent donc on les voit pas de la journée

Enquêteur : voilà, ces gens-là je pense qu'ils font construire et ils travaillent à Tours »

La seconde est l'enfermement de soi dans un bulle, par des moyens techniques (baladeur) ou par des activités (travail, lecture) dans les transports en commun.

« Enquêteur : Est-ce que là, tu retrouves aussi des amis dans le bus ? Est-ce que c'est un moment aussi où on peut discuter ou est-ce que c'est baladeur et puis je sais pas... ? ou bouquiner ou...

P3 : Ben on va dire que de Tours Nord c'est plutôt discute et tout ça parce que ya pas mal de gens qui sont à Tours Nord et qui vont en bus en centre-ville au Lycée.

Enquêteur : Ouais. Que tu connais ?

P3 : Ouais que je connais. Alors que parce que c'est plutôt dans le même secteur plus ou moins Paul Louis Courier, mon lycée, enfin voilà. Alors que de Fondettes ça fait 6 mois que j'y habite euh aller euh non 9 mois que j'y habite donc j'ai pas... je connais pas vraiment de gens donc c'est plus baladeur et bouquin quoi. »

On peut considérer l'indifférence comme un moindre mal, une forme d'adaptation à l'environnement immédiat qui, ainsi, ne pénètre pas la bulle de l'intime. Lorsque la limite que celle-ci représente est franchie, réellement ou potentiellement, alors s'installe la méfiance.

A3.5. Se méfier

Le thème de la sécurité revient assez souvent, moins cependant que celui des horaires ou du temps passé/perdu dans les transports. La sécurité est d'abord abordée, en ce qui concerne les déplacements, en termes de sécurité routière, selon le trajet effectué mais aussi en fonction des autres, notamment dans les rapports entre automobilistes et cyclistes. I1 se méfie d'abord d'elle-même, de sa fatigue :

« Enquêteur : Et Orléans, Paris, c'est toujours en train ?

I1 : Alors ! Paris, c'est systématiquement en train. De toute façon, tout ce qui est en dehors du, de la région, je le fais en train systématiquement.

Enquêteur : Pour, quelle raison ?

I1 : J'aime pas trop conduire trop loin. Enfin ! ffff, c'est que je le fais à des moments où je suis un peu fatiguée, en fait. Les journées sont intenses, et j'ai peur un peu des... Si je fais des grandes distances, par exemple cet été on a fait 3000 km, ça me dérange pas de conduire 1500 km...

Enquêteur : Oui.

I1 : ... mais dans de bonnes conditions. Parce que là, partir à 7h du matin, rentrer tard le soir, en voiture... Je pense que je suis moins concentrée, et j'ai peur aux accidents, en fait. Donc je préfère le train. Je préfère le train. »

M2 prévoit plutôt les circonstances de l'accident potentiel en tentant ainsi de minimiser les conséquences de celui-ci, s'il survenait :

« Enquêteur : Vous passez le long des Atlantes, et tout ? Par Saint-Avertin ?

M2 : Non. C'est soit je passe par les... par les bords de Saint-Pierre, par les bords de Loire...

Enquêteur : D'accord.

M2 : Ou alors par Saint-Avertin.

Enquêteur : D'accord, OK. Ça dépend.

M2 : Ça dépend...

Enquêteur : Et ça dépend de quoi ?

M2 : Bah ça dépend de la saison. L'été, je préfère passer par les bords de Loire.

Enquêteur : Ah oui c'est vraiment lié... au paysage, quoi.

M2 : Ouais. Et l'hiver...

Enquêteur : Bah c'est vrai que tant qu'à faire, dans la voiture...

M2 : Mais je préfère passer par Saint-Avertin parce que... (soupire). Non c'est au cas où je tomberais...

Enquêteur : (rires) Moi j'en entends des raisons, des fois, qui sont...

M2 : Au cas où je tomberais en panne, y a plus de maisons du côté de Saint-Avertin.

Enquêteur : (rires). Ah c'est vraiment la peur...

M2 : Et puis bon, les bords de Loire, la nuit... (souffle)

Enquêteur : C'est pas rassurant, vous trouvez.

M2 : Bah, c'est dangereux. La route est dangereuse. »

Comme I1, la crainte, actuelle ou passée, contraint les possibilités de déplacements, conduit à une préférence pour les transports en communs, bus ou train.

« M3 : (...) et puis moi j'étais, je conduisais pas puisque moi j'ai appris à conduire très tard, j'avais peur de conduire.

Enquêteur : ah bon ! T'avais peur de conduire, toi (rire) ?

M3 : oui, et tu vois, heureusement je me dis que mon mari m'a un peu poussé, j'ai appris à conduire j'avais plus de 30 ans (...) donc forcément je ne pouvais me déplacer qu'avec les bus. »

La crainte est associée au stress :

« T1 : ah oui ! Surtout sur Paris

Enquêteur : mais pour quelle raison ?

T1 : c'est difficile, ah ben c'est difficile de conduire sur Paris

Enquêteur : c'est surtout la peur de conduire sur Paris, une grande ville

T1 : oui, la difficulté, et ben, à notre âge

(...)

Enquêteur : c'est stressant ?

T1 : oui »

Le vélo est l'élément fragile des déplacements. S1, très impliquée dans la promotion de ce moyen de déplacement, analyse assez finement la situation et son évolution récente :

« S1 : alors moi, je crois que le regard a changé...alors pour moi c'est difficile à évaluer le changement de regard parce que j'ai toujours été une cycliste qui me considérait comme un élément de la circulation donc moi je prends ma place mais je sais que pleins de cyclistes qui ont peur et qui font du vélo parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement, ils n'ont pas de voitures, pas les moyens ou quoi mais ils ont peur. Alors moi j'ai dit non...d'ailleurs j'ai une carriole qui prend sa place, assez visible, mon vélo, vous l'avez vu, il est visible. Quand je prends ce vélo-là, j'y rajoute de toutes façons, des choses qui font que voilà...je fais partie du paysage de l'automobiliste et puis je sais aussi en termes de cinétiques que... pour que l'on rentre dans le champ de vision d'un automobiliste, il faut être visible pour pas être que quelque chose qui bouge comme ça lentement par rapport à quelque chose qui bouge rapidement, j'avais un peu étudié cette histoire-là, donc voilà, moi j'ai le gilet jaune, j'ai le machin, tous ça. Mais pour dire le changement de regard : oui, d'abord je trouve que les cyclistes ont moins peur et c'est eux qui ont changé un regard sur eux même...il y en a de plus en plus, donc de toute façon le regard d'automobiliste change parce qu'il voit plus souvent dans son paysage culturel...et puis aussi...je vois que les politiques font beaucoup plus attention, il y a 5 ans, on était traité, c'était pas d'énergumène (...)mais des histrions, c'était assez curieux et là...voilà je sens qu'il y a beaucoup de choses qui sont faites pour les vélo, c'est évidemment insuffisant mais il y a quand même beaucoup de choses, il y a un regard beaucoup plus... affectueux, hein, un vélo ça rappelle des souvenirs pour certains etc. On commence, voilà, j'ai l'impression que le regard est en train de changer mais par contre c'est que de l'impression, je n'ai pas d'évaluation (...) Mais je me suis rendue compte à Tours en discutant avec plein de copains que des gens ne prenaient pas leur vélo parce qu'ils avaient peur, prenaient pas leur vélo parce qu'ils se l'étaient fait voler plein de fois et prenaient pas leur vélo parce qu'il y avait un comportement automobiliste, des automobilistes qui était incohérent et c'est vrai que ça ne me choquait pas, j'étais tellement habituée, voilà que ... c'est parce que les gens m'en ont parlé et que y'avait des lassitudes etc. etc. et moi je me souviens que par exemple quand j'habitais à la cathédrale et que j'allais à mon boulot en vélo, je passais par la contre-allée de Grammont qui était une catastrophe mais une terrible catastrophe et on avait un jeu avec les gens du boulot parce que tout le monde venait à vélo ... on avait un jeu : c'était celui qui avait engueulé le plus d'automobilistes, qui avaient été évidemment odieux on engueulait pas les automobilistes pour ça et sur la contre allée, les gens qui se

mettent exprès sur la ligne etc. etc. et on avait voilà un nombre d'anecdotes etc. ... et c'est vrai que petit à petit, je pense qu'il y a eu un cheminement (...) »

La crainte peut être pour soi, elle est aussi, souvent et fort naturellement pour les autres, notamment pour les enfants :

« P11 : Oui la question s'est jamais vraiment posée comme ça parce que quand on habitait Ballan les enfants étaient vraiment petits et du coup et qu'elles étaient à l'école dans le coin où on habitait etc. après en ville j'ai l'impression d'avoir eu un parcours assez ordinaire par rapport à ça. J'ai beaucoup emmené mes enfants à l'école, je les ai beaucoup ramenés, j'ai eu peur de les laisser partir toute seule à l'école. »

Sur le plan de la sécurité, on constate aussi le regret d'un passé, pas si lointain et sans doute un peu idéalisé :

« Enquêteur : A l'époque pas de sentiment d'insécurité, de chose comme ça.

J1 : Non, non. Ça n'existait pas ça !

Enquêteur : Ça n'existait pas ! C'est une invention... (Rires)

J1 : En tout cas... je crains oui un peu... car il n'y avait pas de problème. Les concierges étaient suffisants pour maintenir l'ordre. C'est vrai ! Ensuite donc, l'épisode tourangeau il est ancien donc forcément... »

S2 confirme cela :

« S2 : Puisque bah ma mère voulait pas se prendre la tête à mon avis, y avait peut-être moins de question de sécurité peut-être que maintenant, donc c'est vrai que... (...) enfin, voilà, depuis j'ai circulé seule dans Paris avec les transports en commun aussi »

S1 aussi, mais sur un autre registre, celui du rapport à l'autre, en tant que personne non pas en tant que conducteur plus ou moins prudent et expérimenté :

« M3 : voilà c'était plus convivial, c'était plus ...quelqu'un t'aurait pas laissé debout, un homme ou un jeune t'aurait pas laissé debout, il t'aurait tout de suite proposé la place, moi je sais que si il y avait une personne âgée, tout de suite je donnais ma place, maintenant...pfff...si en plus on peut te faire les poches et tout ça... »

« S1 : ben oui j'allais voir les copains, je prenais pas le bus, ça je me rappelle pas. Je me rappelle que je prenais le train pour aller voir mes parents par contre. Et à l'époque y'avait pas de TGV donc c'était le corail on mettait deux heures et demi pour aller, je faisais beaucoup de stop aussi. A l'époque on avait absolument pas peur du stop. Je suis descendue dans le Sud de la France enfin j'ai fait pas mal de vadrouille en stop. Voilà donc ça c'est vraiment pour les déplacements et puis... C'était pas difficile on se mettait à Tours nord, tac, pouce et on arrivait à Paris deux heures après. »

Ce ne sont pas que les automobilistes et les moyens de transports qui font peur, certains quartiers de la ville aussi, même si, dans le cadre de ces entretiens cela apparaît assez peu et de façon très implicite. Ainsi P5 laisse entendre, sans le dire vraiment, qu'il évite certaines rues, proches de la gare qui le ferait passer dans des zones qu'il considère comme peu sûres :

« Enquêteur : vous descendez en face de Gilbert Bozon, vous tournez à gauche du collège Jules Michelet. Alors je ne sais pas si vous évitez de passer par ici volontairement.

P5 : Justement ! Justement, j'ai l'impression que ça me rallongerait aussi...

Enquêteur : Oui là ça rallonge...

P5 : Je ne vois pas trop l'intérêt... Ce n'est pas malsain non plus, mais c'est vrai que c'est une zone, bon voilà...

De même M3 critique la situation actuelle d'un quartier où elle a habité plusieurs années, vingt ans plus tôt et la situation récente du pavillonnaire qu'elle habite depuis quelques années :

« Enquêteur : oui c'est une belle opération de logement les Fontaines

M3 : oui oui

Enquêteur : même si c'est très décrié en ce moment

M3 : ouais

Enquêteur : depuis une dizaine d'année

M3 : ben je pense que c'est le fait qu'ils ont, qu'ils ont malheureusement ... mis des cités dedans, c'est ça surtout qui a fait du mal

Enquêteur : oui, oui c'est ça

M3 : ça fait comme nous à Montlouis, qui a fait beaucoup de logements sociaux, bon ben nous ça y est, si tu veux on est déjà moins tranquilles

Enquêteur : ah oui, d'accord, il y a des problèmes de tranquillité à Montlouis ?

M3 : ah oui, moi je...où je suis non, ben d'ailleurs je me suis fait enfermée parce qu'avant j'avais pas de portail

Enquêteur : tu t'es fait enfermée (rire)

M3 : non mais j'avais pas de portail, j'avais rien

Enquêteur : ah t'avais pas, d'accord, t'as mis une barrière physique

M3 : ah oui oui

Enquêteur : que n'importe qui peut passer j' imagine

M3 : ah elle est quand même assez haute, ...ouais ouais

Enquêteur : d'accord

M3 : ah non, on est obligé parce que...nous si tu veux ça deale beaucoup

Enquêteur : d'accord

M3 : donc voilà le problème, et donc comme

Enquêteur : mais c'est pas agressif quand même

M3 : mmhhhh

Enquêteur : ah quand même, ça craint un peu

M3 ah oui et puis ils sont à la recherche de l'argent donc quand ils peuvent casser une voiture pour voir si il y a de l'argent dedans ils le font

Enquêteur : d'accord, t'as eu des soucis ?

M3 : pas moi mais mon voisin

Enquêteur : des voisins ?

M3 : ouais ouais...ah ! si mon ami s'est fait voler son GPS il avait laissé sa fenêtre ouverte

Enquêteur : ah là, c'est de l'incitation au vol ça ! (rire)

M3 : oui, enfin ouais

De son côté S2 relate le sentiment d'insécurité ressenti par son père alors qu'elle était à l'âge du collège puis du lycée :

« S2 : Non non bah du coup normalement, j'étais censée aller à Sainte-Geneviève-des-Bois mais c'était à l'autre bout de Sainte-Geneviève-des-Bois et à mon avis mon père trouvait que ça craignait un peu ce qui est pas forcément faux peut-être et comme... quand j'étais à la fin du collège...j'avais commencé à faire un peu de musique (rires) donc du coup j'avais pris option musique et ça m'avait permis justement... mon père avait dit « bon ha bah c'est bien comme ça ça te permet d'aller dans ce lycée, là c'est une bonne idée » et donc je m'étais retrouvée au ... donc au lycée de Savigny sur Range qui est à côté de la gare

Enquêteur : Et qui est une commune limitrophe de Saint Geneviève des bois »

A contrario, tout le monde ne ressent pas cette impression et P3 est à l'aise lorsque de l'arrêt de bus elle rejoint le domicile de son père, par le bord de route non éclairée, parfois tard le soir :

« P3 : Mais le soir...quand on quand on sort du bus et qu'il fait nuit et qu'il fait froid et qu'on est fatiguée

Enquêteur : Ouais

P3 : Et faire les 10 minutes c'est c'est dur.

Enquêteur : Est-ce que c'est ...ça fait peur comme endroit...

P3 : Non ça fait pas peur du tout. Parce que c'est Fondettes...

Enquêteur : Ya beaucoup de voitures ? Beaucoup de circulation ? C'est plutôt résidentiel ?

P3 : C'est plutôt euh...rien du tout en fait. C'est très ...genre ya trois maisons et puis va y avoir un champ, va y avoir un jardin et puis va y avoir un lotissement enfin c'est très, c'est hyper hétérogène comme cité.

Enquêteur : D'accord.

P3 : Mais nan ça fait pas peur

Enquêteur : Et y a quand même des trottoirs ou des trucs comme ça.

P3 : Genre limite j'ai plus peur en centre-ville toute seule que là-bas quoi. »

La méfiance, et son pendant pratique, la prudence, sont révélés en de très nombreuses circonstances, dès que l'on sort du cadre le plus connu, celui de la famille, elles renvoient à l'inconnu que représente l'autre ou, plus exactement, à l'image que l'on peut s'en faire si on ne le connaît pas vraiment. Aussi sont relatées des situations où l'autre n'est pas sous sa meilleure apparence et ses pratiques, comportements et attitudes, quand elles sont vues et vécues par d'autres, renforcent la méfiance.

A3.6. L'enfer, c'est les autres

L'enfer, c'est les autres quand les autres sont pris comme une masse informe, opposée à soi et à ses proches. S'il y a, comme on l'a vu, une indifférence relativement généralisée à l'égard des autres et qui se traduit par une indifférence à chacune d'entre les personnes intégrées dans cette masse, il peut y avoir aussi un jugement négatif, qui intervient dans les choix de localisation et, plus encore, dans les choix de déplacement. Les formulations, parfois abruptes, parfois plus nuancées, révèlent non une difficulté à vivre en société mais une volonté de se préserver de certains des aspects de celle-ci. Le rapport à l'autre est d'abord une conséquence du rapport à soi, du moins ces deux éléments fonctionnent-ils en interaction.

L'arrivée en un lieu n'est pas sans poser problèmes : l'intégration, au moins dans les premiers temps n'est pas facile et il est aisé de pointer du doigt les autres.

« Enquêteur : Et donc ton souvenir d'arrivée sur Tours. Est-ce que ... ?

S3 : Une horreur. On repart quand à Paris... Rires.

Enquêteur : C'était l'horreur.

S3 : Ouais on a eu beaucoup de mal à s'intégrer à Tours.

Enquêteur : parce que ?

S3 : ben les gens on les trouvait pas très sympathiques, pas très ouverts. On est arrivé, on était immatriculé 94 donc...

Enquêteur : C'était quoi ces bêtes curieuses.

S3 : Ouais un peu, on a quand même eu ce sentiment et c'est vrai que nous, avec ma sœur, on était assez jeune et on est quand même restée un an sans avoir de copains et de copines. Donc c'est super dur. On avait plein d'amis où on était avant donc c'est vrai quand dans une ville comme ça, tu te retrouves un peu paumé et puis après ça c'est fait ».

Sur le plan de la localisation, certains cherchent l'éloignement vis-à-vis des voisins. Ainsi, L2 qui habite un petit bourg trouve le centre de sa commune trop urbain, trop dense. Il explique :

« Je crois pas que je vais rester là. Je vais essayer de me trouver une longère avec du terrain pour mettre après si je peux un cheval

Enquêteur : Ça c'est votre rêve continuer cowboy quoi ... élevage d'un cheval enfin entretien d'un cheval.

L2 : Oui ... Et puis c'est vrai que des fois on supporte les gens mais quand on est côte à côte ça dépend les voisins qu'on a y'en a qui sont pénible des fois

Enquêteur : Vous avez envie d'être un peu plus tranquille encore.

L2 : Ouais trouver avec plus de terrain quelque chose qui a pas de voisins trop près quoi avec du terrain pour mettre 2-3 bestioles

Enquêteur : Parce qu'à Saint-Branchs, c'est pas non plus le centre de Tours, y'a pas non plus énormément de voisins.

L2 : Mais moi j'habite dans le centre.

Enquêteur : Dans le centre de Saint-Branchs. »

S1, parisienne d'environ 45 ans venue dans le périurbain tourangeau depuis une quinzaine d'années, dit avoir de la difficulté vis-à-vis de la « vie de village » : ici ce ne sont pas les inconnus, leur masse qui gêne, plutôt les lointaines connaissances (liées au voisinage, à l'école des enfants) :

« S2 : (...) Saint-Etienne-de-Chigny, c'était super parce que c'était une toute petite école, on avait la nourrice, moi je m'occupais de la bibliothèque, je faisais plein de trucs et je connaissais plein de gens, par contre c'est vrai que j'étais un peu étouffée parce que c'était quand même très petit

Enquêteur : Oui, la vie de village

S2 : Et du coup y a eu un moment où la vie de village ça me saoulait quand même un peu

Enquêteur : Tu ne pouvais pas faire un pas sans croiser quelqu'un

S2 : Bah non parce que du coup... non mais du coup voilà, tu côtoyais ... y avait des gens t'es content de les voir mais y en a d'autres t'es obligé de les voir à la sortie de l'école quoi, c'était difficile de pas les voir

Enquêteur : Ceci dit c'est vrai dans tous les écoles, y compris à Paris

S2 : Voilà, mais du coup là... à Fondettes c'est plus facile d'éviter les gens... là ...

Enquêteur : Saint-Etienne-de-Chigny c'est quand même beaucoup plus petit que Fondettes

S2 : Ah bah oui y a moins de ... y a à peine... c'est une commune rurale, y a... je sais pas si y a 2500 habitants, y a moins de 2500 habitants donc c'est vrai que c'était super, mais c'était quand même loin de Tours donc ça commençait à devenir un peu compliqué

(...)

S2 : Non moi ce que j'aime pas, j'aime pas le bruit et puis le fait de croiser tout le temps des gens t'es obligée d'être souriante et de dire bonjour et tout ça je déteste ça

Enquêteur : Alors que t'as envie de dire alors ...

S2 : Non t'as pas envie, t'as envie de les ignorer après t'as pas après c'est ça je pense que je suis passée dans une grande ville, moi j'ai l'habitude de l'anonymat et donc du coup c'est vrai qu'à Saint-Etienne-de-Chigny c'était super sympa mais y avait pas cet anonymat

Enquêteur : Alors qu'à Fondettes y a pas ça ?

S2 : Si si c'est très anonyme à Fondettes donc après c'est bien du coup tu peux... en choisissant tes horaires tu peux faire tes courses et rencontrer personne que tu connais

Enquêteur : Ouais mais donc t'es obligée d'être stratégique...

S2 : Bah tu peux éviter les gens dans les rayons ça va

Enquêteur : Ah je vois qu'y a du vécu là-dedans (rires)

S2 : Non mais tu vois c'était aussi de pas être les uns sur les autres

Enquêteur : D'accord, donc le grand ensemble non, le petit village pas trop... ».

Par ailleurs, les autres apparaissent comme les causes plus ou moins indirectes de contraintes urbaines. M3 a été amené, obligé semble-t-il dire, à changer ses habitudes. Fréquentant le centre-ville, il s'est rabattu sur les centres commerciaux pour la facilité de se garer. Ici, il critique les pouvoirs publics qui réduisent le nombre de places disponibles mais, derrière cela, son discours laisse entendre qu'il y a trop d voitures, celles des autres pour qu'il puisse continuer à agir comme il l'avait toujours fait :

M3 : (...) moi j'aimais bien, je mettais ma voiture, ça me faisait pas peur de mettre ma voiture place Velpeau et de faire...

Enquêteur : et d'aller à pied

M3 : ah oui tout à fait, ça ne me dérangeait pas...maintenant c'est plus possible puisqu'ils suppriment de plus en plus de place, les gens reculent de plus en plus, même par-là tu trouves plus de place

Enquêteur: ouais je sais bien pour me garer c'est...

M3 : ouais, donc, je vais principalement où il y a des centres commerciaux

Dans les transports en commun, là où possiblement la promiscuité est plus importante, on note une classification des gens qui réfère aux conditions spatiales mais comme s'il y avait aussi une « qualité de gens » et qu'en fonction de cette qualité, on en retrouve des individus selon le mode de transport. Au préalable, cependant, quel que soit le lieu, quel que soit le mode de déplacement, certaines personnes n'aiment pas les gens, non pas tant « en soi » que du fait de leur proximité spatiale :

« L1 : Elle [parlant de sa mère] n'aime pas le bus, elle n'aime pas les gens... »

Analysant plus en détail son rapport aux autres dans les transports en commun parisiens, N2 raconte :

« N2 : enfin là j'ai fait rire Fabien [son futur compagnon, à l'époque] au début c'est que... c'était même pour aller à Montrouge qui était porte d'Orléans. Et un soir il me dit : "bah viens si tu veux on va à la maison", c'était au début on se connaissait et moi je lui ai dit "ah ouais on fait comment pour aller chez toi" alors il me dit "bah je sais pas on prend le RER à la porte euh à Opéra et puis euh...", alors je commence à froncer les yeux en disant "c'est quoi ton bordel, là ?" et puis on arrive Opéra c'était noir de monde... donc j'ai dû faire trois pas en arrière déjà en disant "mais attend... y a combien de RER là qui vont passer parce que ils sont vachement lents tes RER". Là il a dû se dire « oh purée, la chieuse elle commence... », y a un RER qui arrive, les portes s'ouvrent, si tu veux tu vois une marée humaine qui sort... (...) une autre qui rentre et moi je dis "mais attend moi je monte pas là-dedans hein... si tu veux celui d'après". T'avais des pousseurs...

Enquêteur : Ah ? Y en a ?

N2 : Ouais t'avais des mecs. Habillés je me rappelle plus je crois ils avaient des trucs orange qui poussent les gens pour que les portes se ferment.

Enquêteur : J'ai vu une vidéo... mais c'était au Japon ou en ...mais pas à Paris

N2 : A Aubert et à Opéra. Châtelet je pense que c'est pareil. Alors je fais "attends, tu vas me faire prendre le RER ?", "bah comment tu fais ?", "ah j'en sais rien, ce coup-ci on est dans le RER on a payé notre billet, je veux bien le prendre mais c'est plus JAMAIS Tu te démerdes si un jour je retourne chez toi je veux pas prendre le RER. Il me fait "oui mais le bus c'est plus long". "Ah je m'en fous, on prendra le bus..."

Enquêteur : Mais au préalable tu disais tout à l'heure c'est sympa d'aller voir les boutiques en allant au boulot à pied. Qu'est ce qui t'intéressait d'autre aussi dans la rue ? Juste le shopping, les vitrines de magasins... qu'est-ce qu'il y a d'intéressant en fait ou à l'inverse qu'est ce qui te manque quand t'étais dans le métro.

N2 : Je crois que... j'aime pas les gens. Si tu veux la proximité que quelqu'un peut me toucher je supporte pas. Voilà, donc j'aime pas la foule mais quel que soit l'endroit. Dehors ou j'aime pas, si tu veux, les réunions où il y a trop de monde...

Enquêteur : D'accord donc la braderie ...

N2 : Non ça je fais pas. J'ai essayé une fois je peux pas ».

N2 explique ensuite sa stratégie d'évitement qui consiste essentiellement à modifier ses horaires en fonction de la foule potentielle du moment :

«N2 : j'essayais aussi bien le matin que le soir des fois à 10 minutes près ça suffisait pour ne pas avoir la même foule de gens...donc euh dans le métro. »

Les modes de transports se différencient, des préférences s'expriment dans les entretiens. Clairement, L1 oppose le train au bus, les voyageurs des trains aux usagers du bus. Certains sont clairement désignés comme moins faciles à supporter :

« Enquêteur : Est-ce que vous avez une préférence, vous aimez bien être dans le bus...

L1 : Non je préfère être dans le train.

Enquêteur : Vous préférez le train.

L1 : Oui.

Enquêteur : Qu'est-ce qui vous fait avoir cet avis-là ?

L1 : Euh... ben... les voyageurs ne sont pas les mêmes, dans le train.

Enquêteur : Ouais. C'est vrai que sur cette ligne-là, ils y a je pense tous les élèves qui vont à Grandmont...

L1 : Oui, oui, oui ! Puis il n'y a pas que les élèves. On ne se fait pas bousculer ».

Le bus est réputé inconfortable, notamment du fait de la densité de personne et du manque de places assises, a contrario du train dont la configuration technique et spatiale permet plus d'agrément et de relations sociales positives :

« Enquêteur : Tu fais d'autres choses en même temps quand même ? ou tu attends que ça passe ?

N2 : Comment ça ? Bah quand t'es en voiture t'es obligé de conduire.

Enquêteur : Je pensais évidemment pas à la voiture, (...) mais dans le bus et dans le train.

N2 : Bah dans le bus tu fais rien enfin t'attends que ça passe. Parce que tu te fais marcher sur les pieds ou n'importe quoi donc euh t'essaie de les garer. Dans le train soit je lis en fait si tu veux maintenant on est une petite bande, une petite bande de jeune, on se retrouve aussi bien le matin ou le soir pas toujours avec les mêmes donc on papote de la journée, on papote de la gym on papote de ce que tu veux mais ou du travail des uns des autres... »

P3, qui ne prend que le bus (elle a 17 ans) renchérit mais ne peut avoir de stratégies en fonction des horaires du fait de ses obligations et du temps nécessaire, relativement long, pour aller au lycée ou rentrer chez elle :

« P3 : Et quand on est debout, en plus il fait très chaud et que y a des gens qui bousculent partout c'est très désagréable, ça c'est horrible.

Enquêteur : Et, c'est souvent le cas où tu peux pas t'asseoir quand tu vas à Fondettes ?

P3 : Oui (...). Ça dépend de l'heure en fait (...) ça dépend vraiment de l'heure.

Enquêteur : D'accord.

P3 : Si c'est à 6h, 6h c'est l'heure où tous les gens débauchent, sortent du boulot ou du lycée.

Enquêteur : Au fur et à mesure que ça approche de Fondettes les gens voilà donc du coup...

P3 : En général le dernier quart d'heure j'ai toujours une place. Mais (...) d'ici à au pont de la Motte là-bas après Saint-Cyr (...), c'est toujours plein ».

D'autres utilisent l'image des sardines (en boîte) un autre des harengs :

S3 : « je sais pas à Paris on est serré comme des harengs, c'est normal c'est Paris mais j'ai pas forcément envie d'être serré comme un hareng parce que j'habite Tours pour rentrer jusqu'à Mettray. »

Les extraits précédents donnent à penser que les transports en communs sont nécessairement perçus comme inconfortables, au mieux sans intérêt et que leur utilisation n'est que le résultat de contraintes d'autres natures, essentiellement financières. Cependant, il faut nuancer ce propos, certains y trouvent de l'intérêt voire du plaisir. Cependant, chez les adultes ce n'est jamais dit explicitement, à peine, non plus, sur une tonalité implicite. L'extrait ci-dessous renvoie à d'autres qu'au locuteur, aux enfants et le propos de l'enquêteur signale cette particularité chez les enfants en général :

« Enquêteur ; Ah quand même. Donc t'es déjà allée dans un bus ?

S3 : Ben oui parce que mes enfants adorent ça.

Enquêteur : Ah ben ça c'est marrant parce que t'es pas du tout la première personne à nous dire ça.

S3 : Donc je prends le bus parce que les enfants adorent prendre le bus. Donc je me gare à Tours Nord et on prend le bus pour 2 voire 3 stations et ils sont super contents.

Enquêteur : C'est marrant que les enfants adorent ça le bus.

S3 : Oui, je sais pas pour eux c'est super. »

Le rapport à l'autre est extrêmement complexe et changeant, en fonction de l'âge, des circonstances du moment, des activités et de l'autre, des autres dont il s'agit à ce moment-là. L'autre est moyen, cause, explication, justification, prétexte, témoin, aide, empêcheur, regard... Il en ressort, très classiquement, des cercles plus ou moins proches, celui du conjoint ou de la famille, avec des enfants desquels il s'agit de prendre soin, même si on a

pu constater aussi des enfants qui prennent soin de leurs parents, le cercle des amis, des copains, celui des collègues, puis la masse informe et impressionnante de ceux qui prennent leur voiture en même temps que moi ou qui gêne dans les transports en commun. Cependant, au final, le rapport à l'autre est avant tout une déclinaison du rapport à soi.

A4. Le rapport à soi

Le soi peut être d'abord appréhendé sur le plan physique et renvoie dans ce cas au confort qui lui-même renvoie aux capacités financières. Cependant, au-delà de ces aspects relativement pratiques mais importants car vécus quotidiennement, le rapport à soi, c'est surtout la question de l'autonomie de la personne, de son libre-arbitre et de sa capacité d'acceptation de la contrainte.

A4.1. Le confort

Le rapport à soi passe d'abord par le confort, le confort corporel et celui des sens. Mais il est peu fréquemment indiqué, si ce n'est dans le sens d'un rapport à l'autre qu'on minimise en créant une « bulle » autour de soi. C'est alors la concrétisation physique et matérielle du lien entre le rapport à soi et le rapport à l'autre. Le confort strictement corporel et sensoriel, lui, n'est pas ou peu exprimé, comme si l'enquêteur et l'interviewé étaient implicitement d'accord pour en juger selon le moyen de déplacement. Le TGV est plus confortable que les TER, surtout les anciens, le futur tramway le sera plus que les bus actuels. P3 exprime l'idée d'un certain confort sensoriel, plus que physique :

« P3 : Bah ça dépend. Euh, j'irais pas jusqu'à dire que c'est vraiment contraignant parce que dans le bus enfin y a la musique, on peut lire réviser éventuellement ... »

Enquêteur : Ouais. Est-ce que d'habitude quand tu te déplaces tu prends... tu as un bouquin, un baladeur... ?

P3 : J'ai toujours un bouquin sur moi, et toujours mon baladeur. Toujours de la musique. Donc un coup j'ai envie d'écouter de la musique un coup j'ai envie de...ou alors les deux ».

Le caractère pratique des moyens de transport, lié au confort tout autant qu'à la vitesse de déplacement, renvoie inévitablement à la voiture mais aussi à son coût. P3, toujours montre bien la nécessité de faire avec les contraintes, les siennes comme celles de ses parents et les choix à faire entre les études en Allemagne et la facilité qui serait liée à l'achat d'une voiture :

« P3 : En plus je sais pas si mes parents ont trop les moyens de pour la voiture le permis l'essence... (...) Ça fait un gros gros budget quoi. »

Enquêteur : Pour toi aujourd'hui tu trouves, tu t'imagines... enfin j' imagine que c'est pas toi qui payes l'essence ou si tes parents ont des voitures etc. mais tu penses que c'est cher d'avoir une voiture ?

P3 : Ah oui. Bah j'ai des amis qui l'ont et je vois que déjà pour payer l'essence ils peuvent pas faire le plein quoi donc... (...) Voilà. Bon j'ai quand même hâte de conduire parce que conduire ça veut dire quand même une certaine autonomie une certaine indépendance mais...

Enquêteur : C'est-à-dire le jour où tu veux une voiture tu peux éventuellement t'en acheter une et puis partir...voilà. Ou conduire une voiture de quelqu'un d'autre, l'emprunter...

P3 : Puis avoir le permis oui c'est quand même si y a besoin en dépannage ou quoi que ce soit, on me prête une voiture j'ai mon permis en poche quoi. (...) Mais je sais que je le passerais hein mais pour l'instant j'en ai pas vraiment besoin. (...) Et puis c'est tellement un investissement...Déjà, déjà, partir étudier à l'étranger c'est un gros investissement pour mes parents donc euh

Enquêteur : Tu veux pas rajouter ça.

P3 : Une voiture en plus euh...

Enquêteur : Et tu penses que du coup, c'est pas gênant non plus d'avoir de pas avoir de voiture pour... aujourd'hui.

P3 : Pas pour moi, pas pour moi. Avec mon abonnement de bus et mes parents qui ont une voiture pas pour l'instant. »

Le confort renvoie à la voiture et aux questions d'argent qui vont de pair, mais cette dernière renvoie aussi à l'idée de liberté.

A4.2. L'autonomie, l'indépendance, la liberté

Le premier lieu de résidence qui ne soit pas celui des parents est très important dans la structuration de l'espace, l'habiter de la personne et la charge affective envers ce lieu. La notion d'autonomie de la personne, vis-à-vis de l'autorité, notamment parentale, est évoquée, souvent de façon incidente, rarement frontale même si on peut en distinguer quelques exemples. Chez H1, ce premier logement a été l'objet de négociation, avec pour support l'idée que la liberté c'est d'abord être seul, sans regard extérieur.

« Enquêteur : Et tu as eu quoi comme type d'appart enfin ça a été toujours un peu le même type ?

H1 : Ouais, ouais, c'était du studio. F1 bis quoi

Enquêteur : Vraiment le logement étudiant classique...

H1 : Alors logement étudiant classique oui voilà le logement étudiant classique mais c'est vrai que j'ai jamais été en cité et j'ai jamais été en chambre.

Enquêteur : Voilà c'était quand même un appart' indépendant.

H1 : A l'époque je me souviens encore mon père voulait me finançait uniquement une chambre...

Enquêteur : Ouais, y en avait qui...

H1 : J'ai dit "c'est pas grave : à ce moment-là je prendrais l'appart' et puis tu me finances la chambre et moi je finance le surplus".

Enquêteur : Voilà, le surplus. (...).

H1 : Et j'ai un appart je ne suis pas chez quelqu'un...qui va me fliquer. »

C'est ce que confirme I1, empruntant la notion de "chez soi" qui renvoie plus à l'idée d'un enfermement qu'à celle d'ouverture spatiale, de déplacement. Néanmoins, l'idée d'indépendance est présente.

« Enquêteur : D'accord. Et le passage de Chambray à Veigné, puis ensuite à Saint-Branchs, donc c'est le passage du collectif à l'individuel, c'est des raisons majeures de ça ?

I1 : Bah toujours l'aspect « petit truc à nous », quoi, plus indépendant, quoi.

Enquêteur : Le « chez soi » ?

I1 : Le « chez soi », quoi. Ouais, avec un petit jardin. Parce que, à Veigné y avait un petit jardin. Pas à Chambray-lès-Tours, enfin on était en collectif. »

Sur un autre plan, celui de l'emploi, J3 souligne l'importance de l'indépendance, raison pour laquelle il a créé son entreprise, malgré tous les avantages de son ancien emploi, y compris sur le plan financier, mais il en tire, et associe ainsi sa femme, une satisfaction sans précédent.

« J3 : C'est pour ça je n'ai eu aucun regret quand j'ai quitté cette société, à part l'aspect financier, on était tranquilles, bien logés, machin... voilà ! Aujourd'hui c'est beaucoup plus dur parce qu'il faut gratter pour aller chercher des affaires, C'est beaucoup plus pénible, mais il y a beaucoup plus de satisfaction à être indépendant. »

L'idée d'autonomie est directement et plus fréquemment associée à la voiture, comparativement aux autres moyens de transport, encore qu'il faille nuancer en fonction de l'âge et de la détention d'un permis comme on l'a vu précédemment pour P3, et comparativement aux autres champs de la vie personnelle et familiale, que ce soit le travail ou la localisation du lieu de résidence principale. Chacun à leur façon F4 (pour le scooter), P3 (pour la voiture qu'elle n'a pas encore), énonce cette idée et, plus particulièrement pour P11 et S2, de façon claire et presque définitive.

Enquêteur : D'accord et alors pourquoi pas les transports collectifs ? Pourquoi le scooter et pourquoi en général utiliser des systèmes de transport individuels quoi ?

F4 : Alors d'une part je pense...je pense c'est par habitude. Depuis le jeune âge on a toujours été autonome dans nos déplacements.

Enquêteur : Ouais.

F4 : Donc on part à l'heure qu'on veut on revient à l'heure qu'on veut.

Enquêteur : C'est la liberté en fait de ...

F4 : Voilà c'est la liberté

Enquêteur : De pas se mettre de contraintes...

F4 : Ya pas de contraintes donc euh...Voilà moi ça fait deux ans maintenant que j'ai le scooter et voilà je...C'est vrai que c'est pratique et plus simple.

« P3 : Voilà. Bon j'ai quand même hâte de conduire parce que conduire ça veut dire quand même une certaine autonomie, une certaine indépendance mais... »

« P11 : le système de transports en commun à Tours en fait, je trouve ça pratique depuis que j'habite Tours Nord pour descendre la Tranchée, je le fais quand même assez souvent maintenant un peu plus souvent de prendre le bus mais j'aime profondément l'autonomie qu'apport la voiture. (...) »

P11 : Non, non, j'entends bien mais c'est vrai que pour moi c'est très chouette la voiture. C'est chouette d'être autonome de m'arrêter si je veux, de repartir quand je veux.

Enquêteur : Parce que du coup ...

P11 : De ne pas à avoir à attendre le bus. »

S2 : (...) C'était plus la liberté pas de contraintes d'horaires. Tu me dis "tu vas à Paris voir la famille, les amis, tu pars en train ou en voiture ? Voiture". J'ai pas de contraintes d'horaires, je pars quand je veux où je veux. Je suis tranquille.

M1 pèse le pour et le contre entre le fait d'avoir une voiture, de ne pas en avoir mais de profiter de celle des autres. Elle jongle avec les différentes possibilités qui s'offrent à elle en fonction des circonstances. Plus loin S2 n'envisage que la voiture

M1 : A 17 ans, donc j'ai eu mon permis à 18 ans mais en fait après le... après le lycée je suis partie en fac à Marseille et puis après à Aix-en-Provence... pas du tout d'envie d'avoir de voiture parce que pas les moyens financièrement et puis parce que du coup... à Marseille j'allais à la fac à pied et c'était tout à fait... j'étais vraiment plein centre-ville donc c'était tout à fait faisable et puis à Aix ben pareil ! J'allais à la fac à pied quoi... donc ça ne s'est jamais posé d'acheter des voiture ou quoi, j'avais même pas besoin de prendre les transports en commun ni dans un cas ni dans l'autre, donc à Marseille j'ai quand même pas mal utilisé les transports puisque la ville est assez grande mais à Aix c'était tout à pied en fait et puis après c'était ben bus et train pour rentrer éventuellement le week-end chez les parents ou partir en week-end ailleurs, voilà, un peu les bagnoles des copains parce que il y en a qui commençait à en avoir (rire), forcément ! Mais sinon c'était vraiment du à pied.

Enquêteur : Toi, pour toi, tu ne voyais pas le, la nécessité, voilà l'intérêt de

M1 : Non, non, moi j'étais bien contente d'avoir mon permis parce que j'empruntais la bagnole de mes parents le week-end

Enquêteur : Voilà !

M1 : Quand je rentrais...

Enquêteur : Quand tu rentrais... t'étais un peu autonome, quoi ?

M1 : ouais, voilà parce que du coup ils habitaient à La Ciotat puis après à Gréasque, c'était près d'Aix, du coup des villes quand même où si t'as pas de bagnole... ben pour sortir le soir... c'est pas... t'es vite limité quoi !

Enquêteur : Ouais, ouais ouais

M1 : Donc du coup c'était bien d'avoir le permis mais voilà pff j'ai jamais vraiment eu envie de, d'avoir une bagnole, je me suis toujours débrouillée autrement quoi ! et puis du coup ma dernière année, je suis partie, du coup, à Paris et ben là encore moins besoin d'une voiture puisque de toute façon tout est fait pour s'en passer

M1 : Donc retrouver un sentiment d'autonomie que t'as pas vraiment avec les transports en commun même si à Paris t'en as, fin t'as quand même un système qui est super nickel quoi! Mais donc, en fait...c'est pour ça au début quand je prenais le vélo, qu'il pleuvait, hop j'allais pendre le métro et puis finalement, à la fin...

A l'inverse, sans doute parce qu'il est du côté du propriétaire de la voiture et non pas comme M1 du côté de celui qui en "profite", S3 souligne que la liberté associée à la voiture ne se concilie pas avec les contraintes liées au covoiturage.

Enquêteur : D'accord. Donc toi tu envisages plutôt en termes de mobilité résidentielle et par exemple covoiturage des choses comme ça, ce n'est pas quelque chose que tu ferais.

S3 : Non, t'as pas de liberté, t'es coincé.

Enquêteur : Oui ça revient à une sorte de transports collectifs. Est-ce que c'est aussi, on voit dans le covoiturage les gens sont pas aussi forcément partant pour partager leur voiture, est ce que toi ?

S3 : Ah non ça je m'en fiche.

Enquêteur : Toi, tu t'en fiches.

S3 : Non moi je m'en fiche que ... peu importe qui s'assoit dedans bon attention un mec propre mais là si ça reste des inconnus le covoiturage.

La liberté est pensée d'abord comme indépendance ou autonomie, selon le degré qu'on veut lui associer, vis-à-vis des contraintes et vis-à-vis d'autrui. A un autre niveau d'analyse, il semble que ce soit plus un sentiment de liberté qu'une véritable liberté qui reste difficile à définir et circonscrire conceptuellement. En effet, les prises d'autonomie engagent souvent des manières de faire, des modes de vie, mais aussi des microdécisions qui tissent un réseau de contrainte. Il ne s'agit pas ici de poser le problème philosophique du caractère illusoire ou réel de la liberté mais de montrer que ce concept est mobilisé dans la justification, parce qu'il est ressentie dans la réalité vécue.

A4.3. Le libre-arbitre : avoir le choix, choisir

Le libre-arbitre se définit comme la possibilité, entre plusieurs options d'en choisir une qui réfère, de façon autonome, à soi. Le libre-arbitre est, par nature, paradoxal puisqu'il s'agit en même temps de la compréhension de contraintes extérieures et de la capacité de s'en affranchir. Ce libre-arbitre, cette capacité de choix se retrouvent dans la localisation. C'est le cas de S1, même si elle est obligée de négocier avec son conjoint, les contraintes liées aux enfants, la représentation même de ces contraintes et les discours qui les accompagnent :

« S1 : Alors, j'ai consciemment choisi d'habiter à Tours puisque... avant d'arriver à Tours, donc il y a 17 ans, j'habitais sur un bateau et... comme le bateau s'est révélé trop petit : on avait des jumeaux, les garçons avaient 3 ans... (...) On s'est posé la question avec le papa à cette époque-là, de où est ce que l'on habitait ? Parce que... on est de la région parisienne, on voulait retourner Paris, enfin moi je voulais retourner à Paris mais pas lui... moi, je voulais retourner à Paris pour le travail alors que lui... il s'en fichait et donc du coup on a réfléchi : on s'est dit "est-ce qu'on va à Toulouse, à Montpellier...?" Alors, on a pris la carte de France, on savait que l'on voulait élever les enfants à terre...

Enquêteur : Oui

S1 : et que... l'idée de partir en bateau s'était ça au départ : les éduquer et puis on s'est rendu compte que l'on en était pas capable... enfin..., en terme de... d'habitat.

Enquêteur : Oui

S1 : Alors c'est pour ça que sciemment, effectivement... alors pourquoi Tours ? Parce que j'y avais été étudiante à 20 ans... et que j'avais bien aimé, ce n'était pas loin de Paris. A l'époque, il n'y avait pas le TGV mais... ce n'était pas loin de Paris, il y avait ma famille et tout ça. Je me disais, bah voilà, on n'est pas loin de Paris, en même temps, on est dans une ville qui a une échelle qui ressemble, dans laquelle il n'y a pas mal d'avantages et surtout l'avantage pour les enfants d'avoir tout à la portée de la main. C'était vraiment un choix... et puis on avait choisi le centre-ville, pourquoi aussi ? Parce qu'au départ le papa voulait vivre à la campagne, et là c'est moi qui ai imposé le centre-ville pour des raisons de commodités, parce que je savais que... voilà, que... l'on était quand même un couple traditionnel et que ça allait être moi qui allait m'occuper du médecin, du pharmacien, etc. etc... et... quand bien même le papa voulait imaginer que, lui, il allait être à s'occuper de ça, je savais bien dans la réalité, que j'allais m'occuper...

voilà, de la scolarité. Et du coup je voulais centre-ville, je ne voulais pas avoir de voiture déjà et je ne voulais pas être esclave de la voiture en termes de taxi par rapport aux enfants, voilà. »

Le libre-arbitre, comme la liberté comme prise d'autonomie sont deux éléments forts de justification car ils mettent en évidence une image favorable de soi. Pourtant, ce libre-arbitre est immédiatement confrontée aux contraintes qui en sont d'ailleurs constitutives puisque celles-ci, par l'analyse comparée que peut en faire l'individu, déterminent les conditions mêmes du choix et sont donc la condition de l'existence du libre-arbitre.

A4.4. L'acceptation de la contrainte

La situation, en tant qu'elle est la résultante de contraintes, n'est pas questionnée en ce sens. Il est plus valorisant de formuler un récit sur le mode du choix que de la contrainte, même acceptée. Dans les discours qui suivent, ce qui peut apparaître pour un observateur extérieur comme une contrainte est simplement présenté comme une donnée, qu'il ne s'agit donc pas de remettre en cause, ni même en question. V1 explique ainsi longuement les choix qu'elle a pu discuter avec son mari, sur les différentes communes périurbaines visitées et présélectionnées en vue d'une installation. Mais elle évacue le cas de Tours, financièrement inaccessible, situation qu'elle revalorise par un certain niveau d'exigence : « on cherchait quand même une maison », qui n'est rien de plus que l'expression du regret de ne pouvoir en avoir une à Tours.

V1 : (...) J'avais tout cherché sur internet de particulier à particulier. Donc, on avait... je devais avoir une dizaine de rendez-vous qui étaient prêts. Bon mon mari m'avait un petit peu orienté mais pas trop. Parce qu'il venait d'arriver et donc on a visité sur Parçay, on a visité sur Saint Cyr, on a visité sur Chambray...on a visité ici...sur Amboise alors sur Amboise par contre c'est en venant ici qu'on a vu en passant devant une agence immobilière. Mais autrement on a fait principalement des particuliers que j'avais présélectionnés sur internet.

Enquêteur : Oui dans les communes que vous citez finalement Montlouis est la plus éloignée de Tours. Vous avez cité Saint Cyr, Chambray... Parçay... c'est plus prêt.

V1 : Oui...euh oui Parçay ça doit être plus prêt. Oui, oui.

Enquêteur : C'est l'intermédiaire on va dire...

V1 : Oui voilà...

Enquêteur : Donc finalement c'était un choix de ...

V1 : Alors on a pas choisi Tours parce que Tours au niveau tarif ne correspondait pas à nos tarifs (rires).

Enquêteur : D'accord.

V1 : Voilà et puis...et puis on cherchait quand même une maison on n'avait pas envie de retourner en appartement. »

G2 et son conjoint G ont un discours légèrement différent puisque leur analyse du marché immobilier les amène à le qualifier d' « horrible », au vu de leurs moyens au moment de leur emménagement. Cependant, dans un second temps, pour accepter cette contrainte, il leur faut rationaliser et justifier leur choix par la qualité de ce à quoi ils ont finalement pu avoir accès. Alors que dans le discours précédent, la contrainte est simplement acceptée, ici elle est acceptée parce qu'elle est contrebalancée par d'autres éléments, jugés positifs.

G2 : Et donc ça nous a bien plu. Puis bon c'était un petit peu moins cher parce que...à Tours ou Tours proche c'est horrible.

Enquêteur : Ah ouais ?

G : Ah oui oui oui c'est...

G2 : Là c'est la couronne où ça commence à être un tout petit peu plus abordable aussi...

G : Voilà et là ya tout.

Enquêteur : Ouais

G2 : Et voilà on a choisi là aussi parce que y a tout.

G : Bon là y a le Super U, en face y a des médecins... »

M1 positionne son discours entre l'acceptation "naturelle" de la contrainte et la capacité de saisie des opportunités : hasard et contrainte sont indissolublement liés.

Enquêteur : Et c'était les quartiers de Paris, tu disais au début donc dans Paris, t'avais choisi comment un peu, enfin, t'avais choisi un quartier particulier.

M1 : J'ai rien choisi, ouais non j'ai rien choisi. Au début j'étais hébergé, dans le 13^{ème}, après j'ai eu une sous-location d'un ami de mes parents dans le 11^{ème}, tu vois, près de Bastille, après j'ai appris que c'était l'endroit super à la mode en gros (...). Et puis après une autre sous-location près de République mais pareil parce que c'était le bon plan et puis après Montreuil ben, c'était en colocation, et du coup ça a été vraiment, toi tu travailles là, toi tu travailles là donc on recherche là puis c'était Montreuil puis c'était... Du coup ça l'a bien fait, c'est assez un hasard quand même. »

N2 réfléchit à une autre échelle temporelle. Il y a eu des périodes de fortes contraintes et d'autres plus confortables. Elle fait un bilan global. De Paris, elle est allée, avec son mari, dans une commune isolée du sud de la Touraine et, pour la première fois de sa vie, doit "subir" les transports. Alors que l'enquêteur suppose une compensation entre une résidence très agréable aux yeux de l'interviewée et des temps de transport qu'elle qualifie elle-même de longs, elle commence par minimiser cet inconfort en justifiant du fait que trois saisons sur quatre, elle a « l'impression d'être en vacances » le soir quand elle arrive chez elle, puis elle replace cela dans une dimension temporelle où elle parle de compensation entre sa vie parisienne, confortable sur le plan des déplacements et les 12 années qu'elle a vécu en Touraine, alors même que l'enquêteur parlait de compensation entre transports, négatifs, et qualité de vie sur le lieu de résidence.

« N2 : Non. On a deux maisons [dans le hameau], y a deux maisons à côté. On est 3. Ya 3 maisons. Point.

Enquêteur : Voilà c'est pas la foule. Ça c'est un truc que tu recherches, je crois. Mais est-ce que tu ne le payes pas par le déplacement justement ? Un confort que tu paies par un autre inconfort ? Ou perte de temps dans les transports ?

N2 : Peut-être. Non parce que en fait même si j'ai ce côté inconfort il est quand même assez court. Et bon à cette époque si non, mais quand j'arrive chez moi au printemps ou qu'il fait jour je peux être dehors et j'ai l'impression d'être en vacances.

Enquêteur : Ya quand même une compensation quoi.

N2 : Ah oui y a une compensation. Si tu veux, tu ne peux pas avoir que du négatif. Donc le négatif si tu veux pour l'instant pour moi c'est le transport, je me dis que de toute ma vie où j'étais scolarisée, travaillé... c'est le seul moment où j'ai du transport : je me dis, j'ai pas à me plaindre.

Enquêteur : Globalement à l'échelle de ta vie tu ne peux pas te plaindre ça c'est sûr. Tu as 12 ans avec des problèmes de transport mais tu as...

N2 : Je ne peux pas me plaindre.

Enquêteur : Mais tu as je ne sais pas combien d'années où...

N2 : Mais même ce n'est pas des gros problèmes de transport, le train je suis assise c'est cool. La voiture je suis toute seule personne m'enquiquine c'est cool. Le bus ma fois le bus c'est quand même assez rare qu'il soit bondé. Ça peut arriver mais c'est quand même assez rare donc en gros si tu veux y a rien avoir avec une heure et demi de transport cool que simplement une heure et demi de sardine sur ... donc pour moi c'est vrai que j'ai plus les même occupations aussi que quand j'avais un enfant. Peut-être que je me dirais une heure quand même c'est important dans ma journée. »

Conclusion

Le rapport à soi se joue dans une dialectique avec le rapport à l'autre, dans ce qu'il a d'irréductiblement différent et aussi dans la diversité que cet autre peut revêtir. Même la personne la plus proche est, au moins de temps en temps, perçue comme une contrainte. Contraindre l'autre est aussi se contraindre soi-même, par les jeux d'obligations réciproques qui trouvent solution dans les routines partagées, dans l'acceptation peu à peu des contraintes, dans les contraintes choisies.

Les contraintes spatiales (notamment la distance) semblent avoir pour source le décalage entre les temporalités entre certaines décisions "lourdes" comme le choix du terrain où faire construire sa maison et les temporalités quotidiennes, de déplacements liées aux activités, à celle des enfants, liées au quotidien du travail ou à l'imprévu qui caractérise certaines situations. Les décisions premières (dans le sens où elles sont plus importantes et dans le sens d'une antériorité) déterminent en partie les autres, même s'il existe une capacité d'anticipation, assez incomplète, qui rend possible ensuite la conciliation entre les différentes pratiques et les différentes contraintes afférentes.

Ainsi, il apparaît que l'individu concilie sans cesse entre ses préférences et celles des autres, dans le cadre de contraintes différentes, il concilie entre les bienfaits d'une localisation et les conséquences de celles-ci, en termes de déplacement notamment, il concilie entre ce qu'il peut faire, ce qu'il fait, ce qu'il voudrait faire : son temps, ses moyens, sa disponibilité ne lui permettent pas tout. Mais il peut y avoir aussi compensation dans la mesure où ces conciliations incessantes permettent de faire un bilan dans lequel, finalement, aspects positifs et aspects négatifs se "neutralisent" plus ou moins parfaitement.

C'est dans ce cadre qu'une analyse plus fine, à partir de la définition de sphères, peut être menée et présentée ici.

B. Les sphères

D'après Thévenot, la justification, si elle implique une action intentionnelle qu'il s'agit de défendre à l'égard d'autrui, « déborde le format de l'action, des intentions, et des motifs individuels, pour impliquer une évaluation collective des actes » (Thévenot, 1996, p. 789). Ainsi les arguments convoqués pour justifier l'évaluation de telle ou telle action (de mobilité dans notre cas), sont sélectionnés selon leur propension à rendre possible une généralisation : « je fais cela parce que : « cela », qui est évident puisque tout le monde le fait pour les mêmes raisons » (avec des nuances, évidemment). Quand on interroge un individu sur sa mobilité, il va donc chercher à justifier son action, ses choix, en considérant que le système de contraintes dans lequel il est, ne lui est pas propre, mais est partagé par beaucoup d'autres, et notamment l'enquêteur. C'est dans cet entre-deux des représentations sociales, qu'il va piocher pour donner du sens à ses actions. L'acteur va devoir mettre en avant des arguments qui sont autant de qualités qu'il donne à son action, qualités qui lui semblent pouvoir être partagées par d'autres. L'émergence de la justification comme type de discours est favorisée par la forme de l'entretien : la relation enquêteur-enquêté y est pour beaucoup. En effet, la présence de l'enquêteur qui propose à l'enquêté de mettre en mots ses pratiques constitue une situation où la personne est, d'une certaine manière mise à l'épreuve, dans le sens où elle doit présenter ses pratiques ou ses valeurs de façon intelligible et argumentée. Si la personne ne se voit pas imposée une manière de penser ou d'évaluer ses actions, elle se voit imposer par les relances de l'enquêteur d'y donner une forme d'explication et de justification. Ainsi la pluralité des formes de qualification d'une action (dans notre cas particulier, d'un déplacement ou d'une inscription spatiale en un lieu particulier) détermine ainsi autant d'ordres de justification. L'examen des justifications en situation nous fait voir une mise à l'épreuve des arguments qui oblige à sortir d'un cadre idéologique ou bien langagier, pour envisager la relation entre une justification et des preuves puisées dans le déroulement des actions et les circonstances de la situation. Plutôt qu'un ensemble de valeurs sans lien les unes avec les autres, sans commune mesure, refermées sur des communautés distinctes ou des préférences individuelles, les justifications supposent des possibilités d'ajustement selon des ordres d'évaluation différents ainsi qu'une capacité de passage d'un ordre de justification à un autre. Un ordre de justification correspond à un système de valeurs dans lequel se pose l'acteur et dont il peut changer pour justifier son action. Pour une même action, les justifications peuvent être multiples, selon les contextes dans lesquels elle s'inscrit, mais également selon le contexte dans lequel il est demandé de justifier l'action. Boltanski et Thévenot parlent ainsi de grandeur dans le sens d'ordres de grandeur qui sont ces systèmes de valeurs et de significations qui, mis ensemble, constituent un référentiel potentiellement partagé avec d'autres. C'est pour expliciter ce référentiel et la manière dont les individus interrogés s'y réfèrent que nous proposons d'explorer dans les discours récoltés les dimensions référentielles qui ont émergé pour voir le rôle qu'elles jouent dans la justification de l'action, mais aussi dans l'évaluation de la durabilité de ces actions.

Dans le temps de l'entretien, l'épreuve de justification, qui suscite l'émergence des grandeurs comme référentiels valables, apparaît à différents moments et sous différentes formes. Dans la partie rétrospective, elle est constituée par les relances de l'enquêteur et par la profondeur biographique, qui implique une prise de recul par rapport à son propre parcours. Dans la phase cartographique, ce sont les données « objectives », présentées par l'enquêteur, qui favorisent la mise à l'épreuve, parce qu'elles sont parfois étonnantes, parce qu'elles mettent dans les mains de l'individu ce qui parfois reste de l'ordre de l'intuitif ou du ressenti. Les cartes obtenues donnent un véritable portrait spatial, presque à la façon d'un miroir, de la personne sur une période donnée, ici une semaine pour la plupart des personnes enquêtées. Enfin, c'est parce qu'est introduite, dans une dernière partie de l'entretien, la notion de durabilité, que l'évaluation est proposée à l'individu, qui, presque automatiquement, en vient à se positionner par rapport aux deux précédentes phases et à la

manière dont il a exposé ses mobilités, et à provoquer une auto-analyse de la durabilité de ses mobilités. Ainsi les différents moments de l'entretien ont été pensés pour permettre à la personne de justifier sur plusieurs registres, et de plusieurs manières, ses choix en termes de spatialité et de mobilité, ce qui permet ainsi de noter la place de la durabilité dans l'ensemble des justifications apportées.

L'analyse présentée maintenant cherche donc à croiser les discours obtenus dans l'enquête pour rendre compte de ces différents registres de justification. Nous inspirant de Boltanski et Thévenot, mais n'ayant pas la prétention de développer une analyse aussi poussée que celle menée par les deux sociologues, nous avons choisi de ne pas nous référer directement à leur vocabulaire (ordres, cités), même si la notion de *sphère*, que nous retenons pour désigner un registre d'arguments, s'en rapproche. Nous retenons ainsi différentes sphères qui renvoient en partie aux grandeurs des travaux de Boltanski et Thévenot (1991). Le principe des sphères est d'identifier la nature et l'étendue du référentiel qui est utilisé pour justifier une action. Nous avons donc déterminé sept sphères qui constitueront le fil directeur de notre grille d'analyse :

- Sphère intime (différenciation, particularité, sentiment, habitude)
- Sphère domestique/familiale (premier groupe d'appartenance/contrainte ou liberté)
- Sphère sociétale (Travail, Ville, Environnement social)
- Sphère temporelle (échelle de la quotidienneté, agenda et gestion des temps)
- Sphère spatiale (distance, petit, grand, paysage, esthétique)
- Sphère technique (mode de déplacement, modalité de la mobilité, performance)
- Sphère normative (des normes et représentations sociales aux valeurs personnelles)

Afin de rendre plus explicite ce à quoi renvoie chacune des sphères, le tableau suivant relate des exemples de citations qui sont « classées » dans les sphères (Figure 15).

Nous regardons comment chacune de ces sphères apparaît au cours de l'entretien, dans la justification de la mobilité (résidentielle et spatiale) mais aussi comment le référentiel qu'elles permettent de construire les articule les unes avec les autres (présence/absence d'une sphère, mais aussi confusion/mélange/intersection de sphères). Tout comme dans le modèle de Thévenot et Boltanski, un même objet, dans notre cas les comportements de mobilité ou les choix de localisation, peut se trouver dans plusieurs sphères en même temps (Figure 16).

Il est donc important de mettre en évidence ce que contient chaque sphère, mais aussi comment un objet donné (typiquement, l'usage de la voiture) est justifié par différents éléments de discours qui renvoient eux-mêmes à différentes sphères selon le raisonnement que la personne tient.

<p>INTIME</p>	<p>« Ce que je n'aime pas dans le métro... Je crois que... j'aime pas les gens. Si tu veux la proximité... que quelqu'un puisse me toucher je supporte pas. Voila donc j'aime pas la foule mais quelque soit l'endroit »</p>
<p>DOMESTIQUE</p>	<p>« Donc on a acheté une maison troglodyte à Saint-Etienne-de-Chigny à 15 kilomètres d'ici... Flora est née à Saint Etienne mais dès qu'elle a eu 2-3 mois on a déménagé parce que c'était trop petit après au niveau des enfants »</p>
<p>SOCIETALE</p>	<p>« J'ai eu l'opportunité d'avoir un place à la mairie de Tours en plus j'avais déjà ma mère qui était sur Tours. Et donc après Sambin on a été par contre à Vineuil. Donc elle travaillait sur Blois pendant un peu plus longtemps. Et moi je travaillais à l'école de Vineuil, pendant 2 ans »</p>
<p>TEMPORELLE</p>	<p>« Ouais après il suffirait de prendre le bus Enq. : Est ce que c'est jouable ? D1 : Je sais pas, au niveau horaires je pourrais pas. Enq. : Niveau horaires pour le boulot ? D1 : Ben si pour le boulot mais pour les enfants, pour les emmener, faut qu'ils reviennent, à mon avis ... ça ferait des longues journées pour eux »</p>
<p>SPATIALE</p>	<p>« Ha, la traversée du Pont, génial ! Super belle vue sur la Loire ! Là, c'est piéton donc c'est sympa aussi, par contre là, ce truc là, c'est chiant parce qu'il y a... beaucoup de voitures, c'est un peu dangereux donc... »</p>
<p>TECHNIQUE</p>	<p>« On est près de tout avec nos véhicules personnels les transports en commun on les utilise pas. Yen a mais on les utilise pas. Donc moi je me déplace en scooteur pour aller travailler. Ou en voiture ça dépend... »</p>
<p>NORMATIVE</p>	<p>« c'est vrai que j'aime bien tout ce qui est développement durable : les éoliennes, les chauffe-eau solaires mais c'est vrai que là tu mets le doigt sur le truc des transports je suis pas du tout dedans. Et y aurait quelque chose à faire mais ce qu'on ferait à notre échelle à nous si c'est pas relayé sur une échelle plus large ça... »</p>

Illustration des Sphères de justification

Figure 15. Les sept sphères de la grille d'analyse des entretiens

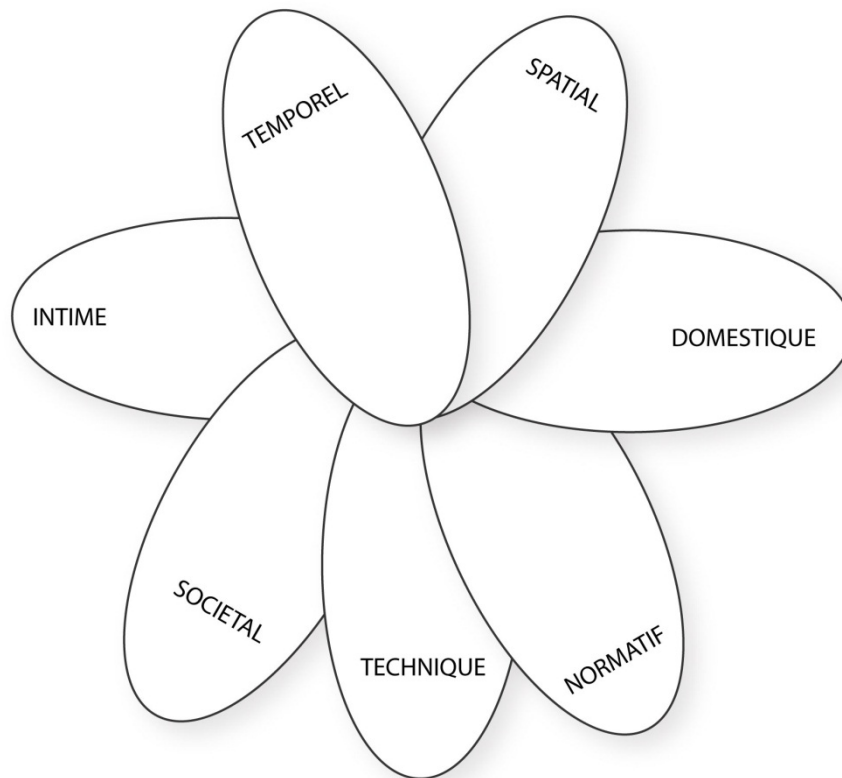


Figure 16. L'imbrication des sphères

L'analyse des sphères et de leur imbrication permet de proposer une lecture complexe de la justification des pratiques. En effet, dans la vie quotidienne, les motivations et raisons d'un comportement sont souvent multiples. De plus la forme de l'entretien, proposant trois temps distincts, avec trois contextes de mise en récit des pratiques (rétrospectif, outil cartographique et auto-évaluation) favorise la diversité des justifications. C'est pourquoi plus que d'analyser indépendamment les sphères, nous chercherons à comprendre comment elles s'imbriquent. A partir des sphères, nous avons élaboré une grille d'analyse des entretiens afin de rendre compte des éléments de discours qui se réfèrent à chaque sphère, mais aussi du contexte et de l'objet qui était en jeu lorsque les personnes ont mobilisé l'un ou l'autre référentiel de justification.

B1. Analyse globale : qu'est-ce que nous apprend la grille d'analyse ?

A partir des objectifs de l'analyse par sphères de justification, nous avons procédé à un relevé des éléments de discours s'y réfèrent en remplissant une grille d'analyse établie sous forme de tableau. Le principe du tableau était de pouvoir relever les citations se référant à une sphère donnée, tout en indiquant des éléments de contexte (âge de la vie, lieu d'habitation, situation familiale, etc.) et l'objet sur lequel portait la justification (s'agit-il de justifier un comportement de l'ordre du choix de localisation ou de la mobilité quotidienne, etc.).

Le tableau suivant (Tableau 13) représente cette grille qui a ensuite été remplie pour chacun des entretiens réalisés.

Thème	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
<i>Spatialité</i>	<i>Choix de localisation</i>	<i>Enfance</i>		<i>Rural</i>	<i>Intime</i>		
<i>Identité</i>	<i>Déménagement</i>	<i>Jeunesse</i>		<i>Périurbain lointain</i>	<i>Domestique</i>		
<i>Mobilité</i>	<i>Rapport à l'espace</i>	<i>Etudes</i>		<i>Périurbain proche</i>	<i>Sociétale</i>		
<i>Durabilité</i>	<i>Evitement</i>	<i>Vie active</i>		<i>Urbain</i>	<i>Temporelle</i>		
	<i>Mobilité quotidienne</i>	<i>Couple sans enfant</i>		<i>Centre-ville</i>	<i>Spatiale</i>		
	<i>Mobilité exceptionnelle</i>	<i>Couple avec enfant</i>			<i>Technique</i>		
	<i>Choix mode déplacement</i>	<i>Divorcé avec enfant</i>			<i>Normative</i>		
	<i>Adaptation mode</i>	<i>Divorcé sans enfant</i>					
	<i>Adaptation agenda</i>	<i>Retraite</i>					
	<i>Combinaison/covaiturage</i>						
	<i>Durabilité</i>						

Tableau 13. Grille d'analyse des entretiens selon la logique des sphères de justification

Au-delà de la sphère à laquelle l'analyse pouvait raccrocher le registre du discours (colonne 6), il est apparu intéressant d'ajouter différents éléments qui sont reportés dans les autres colonnes : le mécanisme renvoie au comportement ou à l'attitude qui fait l'objet d'une justification. Une liste de mécanismes a été élaborée de manière empirique au fur et à mesure de l'analyse des discours. Cependant, ces nombreux mécanismes peuvent être regroupés en quatre grandes thématiques qui sont celles de la recherche PériVia : spatialité (qui renvoie à un ensemble de lieux et de comportements qui forment l'étendue spatiale de la vie de l'individu), l'identité spatiale (qui renvoie au sens donné aux référents spatiaux, et au rapport que l'individu entretient avec les espaces), la mobilité (comprenant les déplacements quotidiens et exceptionnels, mais aussi le choix du mode ou les adaptations), enfin la durabilité qui est un domaine regroupant un ensemble de comportements et d'attitudes qui ont un rapport implicite ou explicite avec la préservation de l'environnement et l'adaptation des modes de vie en vue d'assurer cette préservation. Nous expliciterons plus loin le type de discours qui renvoient à ces quatre thématiques. Il nous est apparu important de croiser ces mécanismes, qui font l'objet d'une justification dans le discours des individus, avec le contexte social et spatial dans lequel ils sont réalisés : renvoyant à l'âge de la vie (à savoir la situation familiale de l'individu), au lieu d'habitation de la période de référence et au géotype (du rural à l'urbain). Ces informations sont importantes car elles permettent de situer la citation dans un contexte socio-spatial qui varie au cours de la vie et qui peut expliquer pour partie les comportements. L'analyse permettra donc de croiser ces éléments relatifs à la situation avec les mécanismes qui sont en jeu (type de mobilité, identité spatiale, rapport à la durabilité) et la manière dont les individus vont les justifier.

B1.1. Surreprésentation des sphères du domestique et du sociétal

Dans les discours délivrés par les enquêtés, les sphères domestiques et sociétales s'avèrent être les plus souvent mobilisées pour expliquer les raisons d'une localisation en périurbain (Annexe 5). La sphère domestique renvoie au domaine privilégié de la famille, qu'elle soit formée d'un couple sans enfant ou avec enfant. Les personnes mobilisent cette sphère pour justifier, de manière quasi incontestable car très répandue, des parcours dans l'habitat qui conduisent, avec l'agrandissement de la famille, à rechercher un idéal particulier : celui de la maison avec jardin. C'est aussi au sein de la sphère domestique, et plus particulièrement au sein du couple que se prennent les décisions en matière de localisation et de rupture dans le parcours spatial : le conjoint est amené à changer de travail, le couple aspire à être propriétaire, les deux personnes du couple aspirent à un moment donné de leur parcours à un changement, etc. En termes de référentiel, la sphère domestique est donc très facilement et presque automatiquement mobilisée par les individus. Dans le tableau suivant, nous avons extrait les justifications qui relevaient du choix de localisation ou du déménagement

pour le cas de D1. On y retrouve bien la « dominante » domestique, qui pour presque tous les individus, est présente.

Les éléments mobilisés par les individus pour justifier leur choix et qui renvoient quant à eux à la sphère sociétale, deuxième sphère la plus mobilisée dans les entretiens, font le plus souvent référence à la question du travail, même si celle-ci n'est pas la seule composante de cette sphère. La localisation, si elle est fonction d'une aspiration ou d'une évolution dans la sphère domestique, est aussi très souvent associée à une localisation du travail : on déménage pour se rapprocher d'un lieu de travail, ou au contraire, on trouve un nouveau travail qui permette de se rapprocher d'un conjoint qui lui a un travail à proximité du domicile. Ainsi la sphère sociétale met à jour les relations entre le « premier cercle » qui est constitué par la famille et l'environnement social, plutôt vécu comme une contrainte devant entrer dans le choix, qu'est le travail. On voit alors émerger des logiques d'arbitrage au sein du couple, mais aussi en rapport avec les lieux d'école des enfants (lui aussi classé dans la sphère sociétale). Le choix de localisation est ainsi envisagé comme un « entre-deux », avec une prime à l'idéal de l'habitat, à savoir la maison, pour lequel on sacrifie une localisation à distance des emplois, des écoles et activités des enfants comme dans le cas de D1 ci-dessous (Tableau 14), et même si cela représente un coût « conscient » en termes de temps et d'argent.

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
D1	Choix de localisation	Vie active	Tours	Urbain	Sociétale	Donc après je suis revenu fin 92 ... sur Tours	Retour à la famille
	Déménagement	Vie active	Paris	Urbain	Sociétale	J'ai été travaillé un peu à Paris 6 mois sur Paris	Travail
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours nord	Urbain	Domestique	J'ai rencontré Sylvie on est revenu sur Tours parce que j'avais une possibilité de travailler pour la mairie, donc on est revenu sur Tours, on habitait à Tours Nord. On a du habiter un peu moins d'un an, 6 mois.	Travail/famille
	Choix de localisation	Vie active	Tours nord	Urbain	Sociétale	donc j'ai eu l'opportunité d'avoir un place à la mairie de Tours donc j'avais déjà ma mère qui était sur Tours.	Travail et rapprochement familial
	Déménagement	Couple sans enfant	Saint-Etienne de	Périurbain lointain	Domestique	Donc on a acheté une maison troglodyte à Saint-Etienne-de-Chigny à 15 kilomètres d'ici	Maison/famille
	Déménagement	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	Flora est née à Saint-Etienne mais de 2-3 mois on a déménagé	Agrandissement de la famille
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	J'aurais pu voyager mais j'ai eu tendance je sais pas pourquoi à rester sur Tours ... peut être que c'est le fait d'avoir eu des enfants rapidement	veut expliquer pourquoi il est resté à Tours depuis le début de sa carrière
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Sociétale	Et puis pas les trimbaler ou peut être peur de changer de travail je sais pas	Sécurité de l'emploi est un argument fort (emploi public)
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	parce que c'était trop petit après au niveau des enfants.	Déménagement : raison taille de la maison
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Sociétale	Et puis ça rapprochait on a pensé qu'après les enfants iraient à l'école à Tours donc ça rapprochait de Tours	Rapprochement de l'école, accès à la ville pour les enfants

Tableau 14. Les justifications du choix de localisation (extrait, exemple de D1)

L'ampleur de ces deux sphères relève selon nous de la combinaison de deux facteurs : d'une part de l'importance de la famille et du travail dans la société actuelle, de leur prégnance dans la vie quotidienne, mais d'autre part, cette importance est aussi certainement liée à l'ampleur du champ sémantique derrière les mots utilisés.

Sur un second plan, les sphères sociétale et domestique sont également très présentes dans l'explication et la justification des mobilités quotidiennes (Annexe 6). Le motif évoqué le plus souvent est celui du travail. Celui-ci est considéré comme allant de soi, dans le sens où il justifie, sans avoir besoin de le détailler, un déplacement quotidien, mais aussi parfois un mode de déplacement (horaires de travail, agenda et combinaison d'agendas au sein du couple avec ou sans enfant). Le travail est ainsi un motif « noble » de mobilité, dans le sens où il est rare et ne permet pas une adaptation et une flexibilité comme d'autres (loisirs, accompagnement des enfants, etc.). Le travail est ainsi une justification qui ne présente pas d'ambiguïté, l'enquêteur et l'enquêté ne s'attardant pas à expliquer sa localisation, ou les événements à l'origine duquel il peut être (déménagement, accroissement de la mobilité, etc.). Dans la sphère sociétale, qui est largement mobilisée par les enquêtés pour justifier

leur mobilité, réside un second domaine qui est celui de la sociabilité. Cette dimension de la sphère sociétale vient expliquer les mobilités qui ne sont pas « obligatoires » ou « évidentes », qui relèvent de choix (dans la localisation) et d'activités reliées aux loisirs. Ainsi si la sphère sociétale est largement dominante dans la justification des mobilités quotidiennes (Tableau 15), c'est car elle fait office d'un référentiel large qui englobe la situation sociale dans laquelle évolue l'individu. Elle sert finalement de fil conducteur au récit des mobilités passées, d'argumentaire généralement admis pour expliquer les ruptures et bifurcations de la trajectoire individuelle.

Mobilité quotidienne	Vie active	Paris 6ème	Centre-ville	Sociétale	J'ai travaillé au CNRS qui était aussi dans le quartier	Tous les emplois (le sien, celui du père et celui de la mère) sont dans un secteur restreint qui permet d'y aller à pied
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Je crois que je n'ai pas connu de supermarchés dans Paris. On faisait le marché et les commerçants de la rue. La première fois que j'y suis allée c'était quand j'étais à Boulogne. Parce qu'il y en avait un Porte d'Auteuil.	Nouveau type de commerces (du à la période des années 1960 mais aussi au quartier où elle habite)
Mobilité quotidienne	Vie active	Paris 6ème	Centre ville	Spatiale	quand j'ai commencé à bosser au CNRS ou là c'est pareil... je prenais... j'avais tout les transports : j'avais les pieds, le bus, le métro et j'avais à ce moment là les trains les petits trains banlieusards qui faisaient Saint-Michel – La gare d'Orsay. Quand il pleuvait je les choisissais, pour pas me faire mouiller.	L'offre de transport est extrêmement variée. Elle a plusieurs possibilités pour se déplacer. Elle n'emploie le TC que certains jours
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Spatiale	Quand j'ai déménagé à Boulogne ça faisait un peu plus long donc là j'ai pris le métro pour aller au CNRS	Changement de résidence incuit changement de pratique de mobilité (à l'encontre de ce qu'elle préférerait)
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Mais j'avais quoi...45 minutes de métro... j'avais un changement. Au début ça paraît long bon après tu t'y habitues. Parce que t'essaie de alors j'ai toujours essayé de faire ça à Paris, de décaler les horaires par rapport à la foule.	Elle s'arrange pour partir un peu plus tôt ou un peu plus tard afin d'éviter les heures de pointe dans le métro. S'habitue rapidement au nouveau mode de transport
Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Donc après quand j'ai eu ma fille je me suis arrêtée 3 ans. J'ai changé de travail, j'étais avenue de Fena dans le XVIIIème. Donc là j'ai récupéré une ligne de metro directe où j'avais 20 minutes.	L'arrivée de l'enfant est l'occasion de changer de travail et de se rapprocher de son domicile. Changement de quartier : le 16ème arrondissement
Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	sociétale	de 91 à 94 j'ai fait un détachement dans une entreprise d'informatique. C'était à côté du Printemps donc c'était boulevard Haussmann. (rires) Je me suis toujours pas trop mal débrouillée c'était direct et j'avais 20 minutes aussi.	Changement de lieu de travail mais pas d'important changement pour le trajet domicile-travail
Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Domestique	Quand je m'occupais de ma fille, je n'avais plus de déplacements du tout. Enfin si en voiture ou des choses comme ça pour aller... on avait le bus de Boulogne qui était pas loin. On allait avec la poussette et hop. Ou non enfin c'est vrai que j'ai fait beaucoup beaucoup de choses à pied.	La période de congé parental est une occasion pour découvrir les alentours de son domicile
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	J'ai demandé une mutation à Tours. Si j'ai choisi Tours c'est qu'en fait je savais qu'à Tours y avait des labos mixte CNRS	Le travail est possible à proximité du nouveau lieu de domicile. Ce qui entre dans le choix du secteur
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	Pour Fabien ça n'a pas changé. Non parce que en fin de compte il était indépendant. Il avait sa société.	Le conjoint n'a pas besoin d'une mutation. Sa société le suit
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	Mais lui par contre il était, il faisait ses... donc lui quand on est arrivé ici il a continué à faire ses petits déplacements Paris-Tours, Tours-Paris. il partait à 4 heures et demi-5 heures du mat et il rentrait le soir à 9 heures et demi. Il faisait ça une à deux fois par semaine.	Une mobilité très importante en contrepartie d'un choix de vie et d'un nouveau lieu de domicile
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	E bien là j'ai repris la voiture donc parce que j'avais eu mon permis j'avais je sais pas 19-20 ans mais je m'en étais strictement; amais servi.	Le nouveau comicile entraîne une nouvelle forme de mobilité en voiture : pas d'expérience
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	Je prends le bus jusqu'à la gare puis le train qui mets environ 25 minutes. De la gare de Sainte-Maure je reprends ma voiture pour aller jusqu'à chez moi. Cela prend une heure et demie	Le déplacement quotidien pour le travail combine ce nombreux modes (bus, train, marche, voiture) : modèle de durabilité ?

Tableau 15. Les justifications de la mobilité quotidienne (extrait, exemple de N2)

B1.2. À la croisée des sphères : l'automobile

À l'instar de travaux récents (Pinson et Thomann, 2001 ; Coutard, Dupuy, Fol, 2002), les enquêtes conduites dans PériVia ont révélé l'importance des relations des ménages périurbains à l'automobile. Le tableau ci-dessous présente un « extrait » des nombreuses justifications mettant en avant ce fait (Tableau 16). Il permet de voir de quelles sphères relèvent chaque justification et une lecture rapide de celui-ci nous montre la forte

représentation des sphères domestique et sociale d'une part mais aussi, dans la mesure où l'automobile est un outil, la forte représentation de la sphère technique.

Enquête	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
F4	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Tours-Blais	Urbain	Technique	on calculait pas mais le budget essence on l'a jamais calculé quoi.	la mobilité n'entre pas dans le choix de localisation
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Vineuil	Périurbain proche	Technique	Et c'était deux voitures et...c'était juste à côté enfin il fallait y aller quand même. Et puis les transports eux étaient pas tant développés que maintenant.	Justification de la voiture par l'inadaptation des transports aux horaires du travail (et à leur variation)
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Technique	On est près de tout avec nos véhicules personnels les transports en commun on les utilise pas. Yen a mais on les utilise pas. Donc moi je me déplace en scooter pour aller travailler. Ou en voiture ça dépend	La voiture est "sans conteste" le mode de déplacement adopté.
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Technique	Alors d'une part je pense... je pense c'est par habitude Depuis le jeune âge on a toujours été autonome dans nos déplacements.	Référence à l'habitude
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Technique	onc on part à l'heure qu'on veut on revient à l'heure qu'on veut. Voilà c'est la liberté, même pour se déplacer le week end, jamais on utilisait les trains	Liberté de l'agenda
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Technique	Avec le scooter y a un petit gain on va dire y a un petit gain de temps... Parce que l'agglomération, le matin est souvent bouchée. Les entrées de toute l'agglomération	Gain de temps du scooter sur la voiture
H1	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Temporelle	Parce que à côté le bus à l'époque y avait pas encore... enfin de voie réservée sur Grammont et donc du coup...voilà les bus ils étaient avec nous...	Le bus est considéré comme une perte de temps par rapport à la voiture
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Intime	donc c'était plus simple. Et puis elle quand elle avait ses activités sportives et ben...	Autonomie des activités dans le couple : deux voitures
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Sociétale	Et puis moi de mon côté si c'est moi qui faisais les courses... ar contre les courses j'allais plus souvent enfin j'allais plus souvent cette fois ci à Carrefour. Là c'était souvent Carrefour donc les Atlantes.	
	Choix mode déplacement	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Technique	le week-end et les déplacements pour bosser étaient systématiquement en voiture mais par contre le fait d'être sur Jean Jaurès bah c'était bah c'était à pied sans se poser de question quoi. C'était la voiture on fait y avait le garage elle sortait le matin... elle rentrait le soir et je repartais de suite et à pied.	Combinaison des modes de déplacements : le domicile-travail en voiture, mais les loisirs à pied du fait de la proximité du centre-ville

Tableau 16. Les justifications de la mobilité et du choix du mode (extrait, exemples de F4 et H1)

Lorsqu'on analyse les entretiens, nous parvenons à dégager quelques grands traits de caractérisation du rôle et de la place de l'automobile dans les mobilités. Elle est considérée comme une obligation, voire une norme que même la présence d'un réseau de transport en commun ne pourrait supplanter : « H1: Supprimer la voiture non. Pour moi c'est inenvisageable... à court terme sûr à moyen terme je ne vois pas la supprimer, voir tous les gens qui sont dans cette section-là. Qu'il y ait une offre ferroviaire ou pas... c'est le cas ici mais ensuite compte tenu des contraintes familiales je ne vois pas vraiment de solution ». La voiture est un outil permettant l'efficacité des déplacements, un gain de temps pour gérer la complexité des pratiques ou profiter pleinement des « offres » d'un territoire : « F4 : On est près de tout avec nos véhicules personnels les transports en commun on les utilise pas. Il y en a mais on ne les utilise pas. Donc moi je me déplace en scooter pour aller travailler. Ou en voiture ça dépend ».

Au-delà de son utilité, l'objet automobile revêt même une certaine dimension affective (Hervouet, 2005) et nous avons remarqué que de nombreux enquêtés font de l'usage de l'automobile une forme d'agrément, synonyme d'autonomie, de liberté et d'adaptabilité. Cette situation est celle du couple composant le cas H1. L'usage de la voiture pour chacun, malgré un certain nombre de pratiques où l'usage pourrait être commun (travail dans un deux lieux assez proches), permet le plein déploiement de son habiter : « H1 : Voilà on allait tous les deux en bagnole. On habitait enfin on bossait presque au même endroit puisque moi c'était donc le CESA et puis elle c'était EDF bruyère. Donc à côté. Voilà mais soit on n'avait pas les mêmes horaires soit on... avait en fait un appart avec un garage un box fermé plus un parking sous-terrain. Donc chacun notre bagnole et c'était plus simple. Et puis elle quand elle avait ses activités sportives et ben... Elle pouvait avec sa voiture se rendre ... H1 : En direct. Et puis moi de mon côté si c'est moi qui faisais les courses... ».

Enfin, un dernier enseignement à tirer des entretiens est celui d'un rôle inattendu qui est alloué à l'automobile. C'est un outil permettant les sociabilités, que celles-ci soient héritées

d'une situation antérieure ou construites dans le cadre de la situation actuelle. En y réfléchissant, ce constat paraît évident dans la mesure où si la voiture autorise un certain nombre de pratiques « domestiques », il est donc logique qu'elle participe au rayonnement des pratiques plus personnelles, les sociabilités, qui composent le second volet des pratiques. Ainsi, dans le cas du couple sans enfant (F4), la pratique d'un sport, même si son éloignement du lieu de résidence implique une grande disponibilité n'est pas vécue comme une contrainte, mais bien comme un élément essentiel du mode de vie d'un des membres de ce foyer : « Enq : *Donc là c'est le lieu du coup du frisbee ?* / F4 : *C'est le club que j'ai créé avec les amis... mon ami d'enfance en fait : Le club de Villebarou... l'ultimate. / Donc on a créé le club dans le Loire et Cher il y a 5 ans.* / Enq : *D'accord* / F4 : *D'où mes déplacements dans la semaine* ». Garantir cette activité demande une adaptation des rythmes de vie et l'automobile en devient autant la conséquence que la condition même : « F4 : *Et qui fait que bon c'est vrai cette année c'est particulier parce que j'y vais qu'une fois, mais depuis 5 ans j'y vais 2 à 3 fois par semaine. La mobilité là...* Enquêteur : *Donc c'est-à-dire que l'activité associative, l'engagement sportif amène du coup à se déplacer* / F4 : *A se déplacer. L'essentiel des déplacements sont dus à ça* ». L'évocation de ce fait « en ces termes » méritait d'être signalée, d'autant plus que l'on est plus enclin à entendre ce genre de discours associé à un mode de transport collectif.

D'ailleurs, nous avons également rencontré cette association « sociabilité » et « transport collectif » qui illustre le fait qu'à l'instar de l'automobile, le train est autre chose qu'un simple mode de déplacement, un outil technique fait pour permettre à un ou plusieurs individus d'aller d'un point « A » à un point « B ». Dans le discours de N2, alors que la voiture est vécue – en tout cas perçue – comme un mode de déplacement où ce dernier est subit : « Enq : *Tu fais d'autres choses en même temps quand même ? Ou tu attends que ça passe ?* N2 : *Comment ça ? Bah quand t'es en voiture t'es obligé de conduire* », le train permet lui de « faire autre chose » et aussi de déployer de nouvelles sociabilités : « N2 : *Dans le train soit je lis... en fait si tu veux maintenant on est une petite bande, une petite bande de jeunes, on se retrouve aussi bien le matin ou le soir pas toujours avec les mêmes... donc on papote de la journée, on papote de la gym on papote de ce que tu veux mais ou du travail des uns des autres...* ».

B1.3. Une relative sous-représentation des autres sphères

La relative sous-représentation (qui ne signifie pas absence) des autres sphères dans les justifications des enquêtés peut s'expliquer différemment. Tout d'abord, on peut faire l'hypothèse des facteurs interprétatifs ayant présidé aux choix de classer telle ou telle justification dans une sphère plutôt qu'une autre. Il est toujours possible de sur-interpréter ou de mal-interpréter une information. Afin de minimiser ce risque nous avons procédé à deux analyses indépendantes et les résultats se recourent : d'une part, nous avons constaté une surreprésentation des sphères domestiques et sociétales au détriment des autres dans les deux cas et, d'autre part, les autres sphères ne sont que très peu mobilisées.

N'écartant pas une raison méthodologique due à l'interprétation que le chercheur fait des données à sa disposition, nous avons formulé une seconde hypothèse, à l'aune d'une lecture de nos analyses respectives : ce double constat pouvait s'expliquer par la nature même de la justification, telle que formulée par l'enquêté. En effet, tel ou tel facteur d'explication et de justification relevant d'une sphère s'inscrivait dans un chaînage qui au bout du compte relevait en tant que tel d'une sphère autre que celles mobilisées jusqu'ici. Par exemple, une justification en apparence technique, comme le choix d'un mode de déplacement pouvait servir dans un premier temps d'argumentaire pour expliciter une gestion des temps et des pratiques (sphère temporelle) pour, au terme de la justification, révéler la mise en avant d'un rapport entre liberté et contrainte (sphère domestique) comme explicitation première de ce choix de mode de déplacement. C'est ce chaînage qu'illustrent les extraits d'entretien du cas H1 où celui-ci justifie le choix de l'automobile pour minimiser les contraintes d'un agenda

complexe et des pratiques aux nombreux intrants tout en conservant une certaine liberté : « H1 : en termes de pratique il y a eu les naissances quand même. La naissance en 2003... de l'aînée qui fait que là, ça a quand même encore plus changé... effectivement on sortait... bah déjà en semaine on sortait plus autrement que chez les amis pour aller bouffer prendre l'apéro. Mais voilà le ciné tout ça on n'a pas trop joué avec les baby-sitters comme certains peuvent faire donc nous voilà... moi mon enfin... moi c'est vrai que mon principe, c'est ma philosophie c'est clair... voilà j'ai mis beaucoup de temps avant de dire ok je veux bien des enfants. Mais par contre à partir du moment où je l'avais décidé j'ai considéré que bah voilà... si on prend des baby-sitters, si on continue de vivre notre vie de célibataire notre vie de couple sans enfant avec un enfant moi je trouve ça... voilà j'ai pas cette philosophie-là donc pour moi si on a un enfant c'est que voilà on veut vivre avec et donc on accepte les contraintes qui sont que, quand ils vont se coucher de bonne heure, ben nous on va pas se coucher de bonne heure, mais on reste sur place quoi. Voilà. Donc là les déplacements se faisaient à fortiori en voiture et là c'était déjà le cas avant mais... là y avait plus de choix. Enq : Voilà H1 : C'est-à-dire par rapport à la contrainte de la nourrice ça devenait compliqué même si la nourrice en fait elle était... elle était vers Grandmont vers Mont-Joyeux. Enq : Voilà vous aviez choisi à proximité du travail quoi. H1 : C'est ça. Donc à côté du travail à la fois du mien et à la fois du sien. Mais c'est vrai que par contre voilà. On ne pouvait vraiment pas faire autrement. Enq : C'est clair H1 : Faut être honnête et c'était pas faisable. Et en vélo moi j'étais pas du tout dans le trip... Enq : Ouais avec le petit siège H1 : Le petit siège et tout... Enq : Le petit siège bébé. Ouais non. D'accord. H1 : J'étais pas là-dedans moi. Donc faut être honnête. Et là aussi hein même en ayant fait plein vélo c'était pas par dégoût mais c'est par le fait de dire... moi je suis comme tout le monde j'avais pas d'opinion arrêtée sur la voiture mais enfin je me suis aperçu comme peut être trop de monde maintenant c'est ce qu'on dit que quand même... Enq : Et donc t'avais déjà tout ça là le péri la sortie à Savonnière ect c'était déjà ... ? H1 : Ouais, ouais et y avait l'autoroute même on va dire c'était pas encore le on va dire délégué au département c'est-à-dire que c'était encore de l'autoroute jusqu'au péri. Enq : Ah oui voilà d'accord. H1 : Donc je ne mettais vraiment pas de temps je ne mettais vraiment pas de temps. Et là je prenais systématiquement l'autoroute en fait systématiquement. Ainsi, après avoir mis en lumière la construction complexe de l'argumentaire d'un enquêté pour expliquer ses mobilités, nous en retenons le trait le plus significatif à ses yeux et qui relève d'une sphère et d'une seule.

Enfin, une troisième hypothèse était celle d'une trop forte proximité entre deux ou plusieurs sphères. Par exemple, une justification d'ordre esthétique, ayant présidé à une localisation ou un choix de mobilité, se révèle, dans le discours, relever autant de la sphère spatiale (rapport à l'espace) que de l'intime (le sensible) ou d'autres croisements. En témoignent ces extraits d'entretiens, mettant en avant le rapport à l'espace et son inscription dans différentes sphères (Tableau 17) :

N1	Rapport à l'espace	Vie active	Amboise	Urbain	Intime	Amboise, si à priori quand j'étais plus petite, j'ai quelques souvenirs du Clos Lucé, mais sinon... j'ai l'impression de redécouvrir vraiment	La ville n'est pas complètement inconnue, mais c'est tout de même une nouvelle ville à découvrir
	Rapport à l'espace	Vie active	Amboise	Urbain	Intime	Mes attaches c'est la Bretagne (famille) et puis la Rochelle. Parce que du coup là l'été, je retourne pas mal à La Rochelle aussi.	Avec les nombreux déménagements, c'est finalement la région d'origine de la famille qui reste (pas l'Indre et Loire)
	Rapport à l'espace	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Après j'y retourne des fois pour m'entraîner ou... pas très souvent... mais je pense qu'au bout d'un moment Orléans... j'ai plus trop... j'ai des amis mais, j'ai plus de famille...	La famille est ce qui est considéré en premier comme attache. Les amitiés moins
	Rapport à l'espace	Vie active	Amboise	Urbain	Spatiale	Ha, la traversée du Pont, génial ! Super belle vue sur la Loire ! Là, c'est piéton donc c'est sympa aussi,	Sensible au paysage de la Loire qu'elle peut observer en vélo tous les matins

Tableau 17. Les justifications du rapport à l'espace actuel (extrait, exemple de N1)

Quoi qu'il en soit, il n'est pas question ici de trancher entre ces différentes hypothèses. D'ailleurs, d'autres, sans doute, entreraient en ligne de compte pour expliquer ce constat. Toutefois, il nous est apparu capital de présenter, d'une part, la surreprésentation de justifications relevant de certaines sphères au détriment d'autres et, d'autre part, d'en montrer la mobilisation conjointe dans un argumentaire, relevant ainsi la forte capacité qu'ont les individus pour expliciter leurs choix avec précision.

B2. Analyse processus habiter/mobilité/transition périurbaine

Dans la recherche PériVia, l'individu est défini comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle (somme de toutes les situations passées comprises à la fois comme localisations et modes d'habiter) et d'une situation-sociale-aujourd'hui :

- La trajectoire d'un individu est l'ensemble des individus-aujourd'hui passés, présents et à venir qu'a été, est et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement.
- La situation est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités... qui se présentent à l'individu.
- La dynamique de ce système est assurée par un et/ou plusieurs processus d'adaptations conduisant l'individu à passer d'une situation à une autre tout en inscrivant ce changement dans la continuité qu'est sa trajectoire. Dans le cadre de notre recherche, cette adaptation porte et ce à des fins analytiques et de manière schématique le nom de transition.

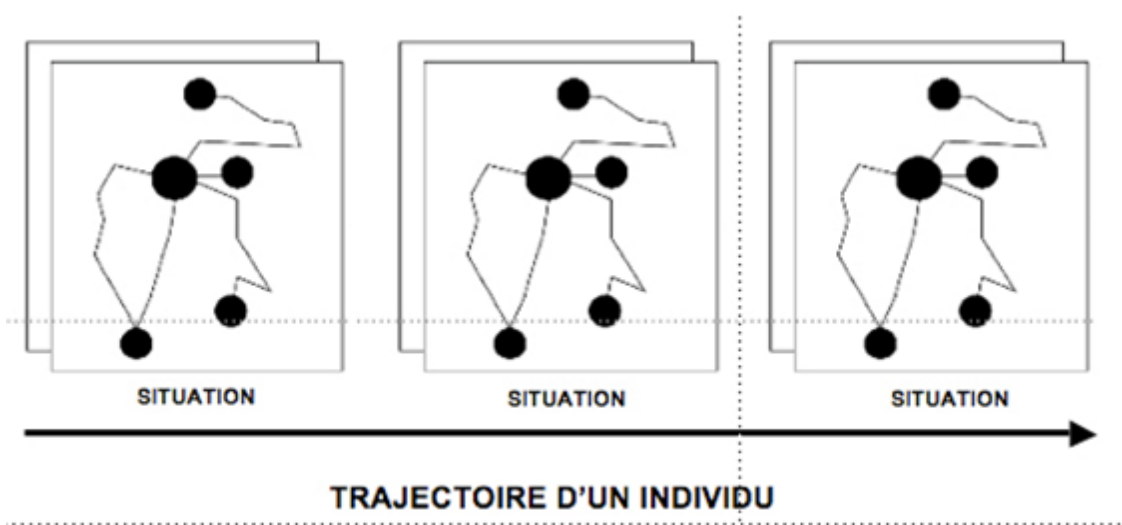


Figure 17. Situations et trajectoire d'un individu

La situation influence l'individu-aujourd'hui et donc sa trajectoire mais celle-ci, par son caractère cohérent et, en partie, voulu, contribue au choix de la situation (Figure 17). La trajectoire passée est la succession des situations passées dans ce qu'elles ont eu d'influence, de prise sur l'individu. Il y aurait donc une cohérence d'ensemble, temporelle, de cette trajectoire qui permet de trouver une trame d'explications causales et conséquentielles. Il est le résultat aujourd'hui de ce qu'il a été et de ce qu'il a décidé dans le passé et le résultat par anticipation de ce qu'il sera. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce *là* n'est pas que spatial) c'est *parce qu'il a été* ce qu'il a été et *parce qu'il sera* ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. Il ne s'agit en rien d'un prédéterminisme mais d'une capacité de l'individu à se projeter, à anticiper, et à se remémorer, bref à s'adapter et ainsi influencer sur sa propre trajectoire. Cette adaptation se fait suivant deux modalités qui peuvent se rencontrer

successivement, à différentes situations de l'individu : l'héritage (social, familial, habitude, routine...) et la rupture. L'inscription spatiale d'un individu, dont on souhaite comprendre les mécanismes, peut être considérée comme un système complexe d'arbitrages, de préférences, de normes qui sont construit dans le temps par l'individu par héritage et/ou ruptures. Les mécanismes d'évolution de la mobilité, doivent être envisagés en rapport avec le contexte socio-spatial, mais aussi l'identité et les aspirations des habitants, par une approche compréhensive de la relation à l'espace habité (EhEA, 2008). C'est précisément ce à quoi participe une analyse mobilisant les sphères.

C'est pourquoi la grille d'analyse et la grille d'entretien n'ont pas focalisé sur la période actuelle et les mobilités qui en découlaient. Le parti pris de départ était de mettre en perspective les mobilités actuelles avec une construction de la spatialité de l'individu au cours de la vie et avec le sens qu'il donnait à cette construction, à savoir son *habiter*. Dans ce contexte, la grille d'analyse vise à rendre compte de cette profondeur biographique et des logiques de construction d'un rapport à l'espace particulier, propre à l'individu et à la situation dans laquelle il se trouve au moment de l'enquête. À travers les éléments qui ont trait à la phase rétrospective de l'entretien, il est possible de reconstruire une évolution de la situation spatiale de l'individu, à travers une ou plusieurs situations antérieures, qui informent la transition qu'a pu opérer la personne vers le périurbain. Au-delà de l'analyse des justifications pour ce qu'elles sont, il nous semble en effet important de contextualiser le discours produit dans un parcours de vie. En effet, la durabilité des mobilités périurbaines, si elle dépend, d'un côté, du contexte social et normatif et de l'intériorisation de ces normes par les individus, dépend aussi, d'un autre côté, de la capacité de l'individu à s'adapter dans son quotidien et plus largement dans le système de contrainte que représente sa situation familiale et spatiale. C'est pourquoi l'auto-analyse de la durabilité par la personne enquêtée est, dans le cadre de l'entretien, enrichie et rendue possible par la mise en exergue des significations que la personne accorde à sa mobilité, à son positionnement dans le périurbain et à son parcours individuel et social. Il est donc indispensable de regarder les raisons et les justifications qui sont données à cette transition périurbaine, entendue comme le processus par lequel l'individu a été conduit à choisir une localisation périurbaine et à adapter sa mobilité quotidienne à cette nouvelle situation.

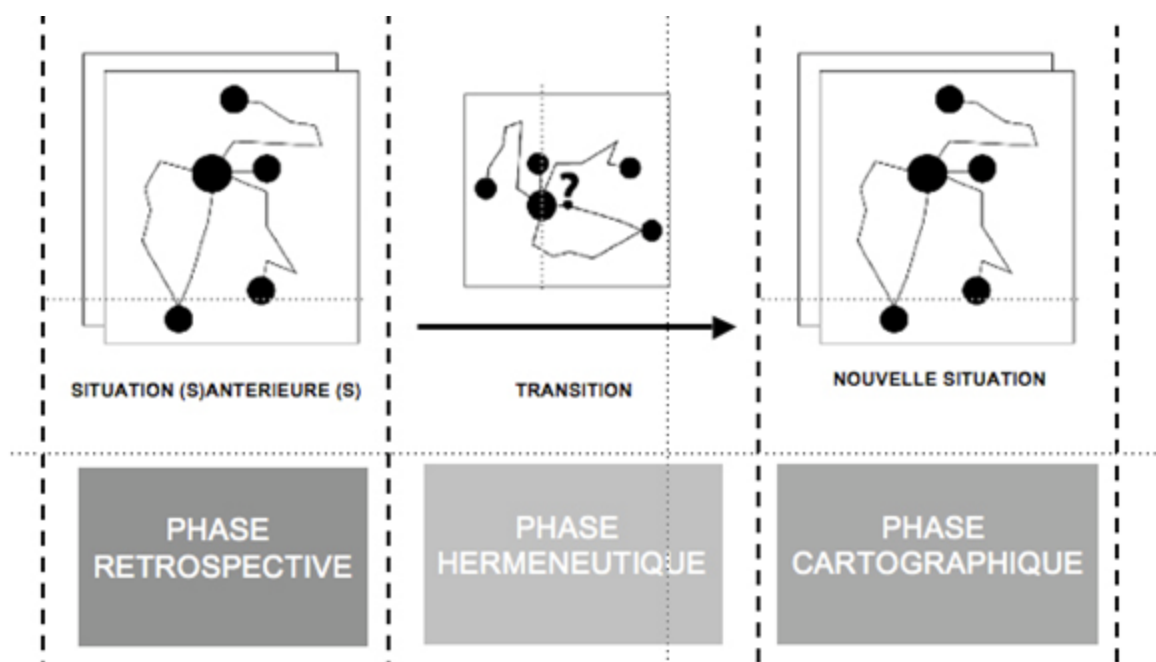


Figure 18. Transition et phase herméneutique de l'entretien

Dans ce schéma, nous mettons en évidence une partie de la trajectoire de vie pour montrer que l'on s'intéresse à « la situation sociale aujourd'hui » et à ce qui a conduit l'individu à s'y installer (Figure 18). De la synthèse des situations antérieures, émerge une situation aujourd'hui et une transition qui est donnée à voir dans la phase herméneutique de l'entretien. Ainsi, schématiquement chaque phase de l'entretien permet d'obtenir un objet d'analyse particulier : situations antérieures et la trajectoire passée pour la phase rétrospective, la situation actuelle pour la phase cartographique et la transition pour la phase herméneutique. Dans cette partie de notre analyse nous nous concentrons donc sur la transition entre des situations passées et la situation présente de l'individu.

B2.1. Le processus de transition périurbaine

La transition est entendue ici comme un processus qui amène à un changement, vécu ou non vécu. L'arrivée dans le périurbain ou « l'idée de » modifient forcément les pratiques ou en tout cas amènent les individus à y réfléchir. C'est pourquoi il nous paraît important de regarder comment se déroule ce processus de changement pour comprendre ce qui joue dans les choix et dans les adaptations que les personnes mettent en œuvre. Cette notion de transition a été choisie car elle nous paraît pertinent pour traiter par la suite de l'idée d'un changement, d'une transition vers une mobilité et un mode d'habiter « durable ». Ainsi, la transition vers le durable que nous étudions par la suite part du même principe : il y a un avant, la situation non durable, et il y a ou il y aura un après. Nous nous intéressons donc au "seuil" entre les deux, ce qui est bel et bien un processus de transition (entendue comme manière de passer d'un état à un autre ou encore état intermédiaire, voir passage graduel d'un état à un autre).

Pour figurer cette idée de processus de transition, nous avons schématisé les différents éléments qui viennent expliquer et justifier d'une part un choix de localisation, mais aussi un mode d'habiter spécifique, une mobilité quotidienne particulière et une identification à l'espace qui est propre à cet habiter périurbain (Figure 19).

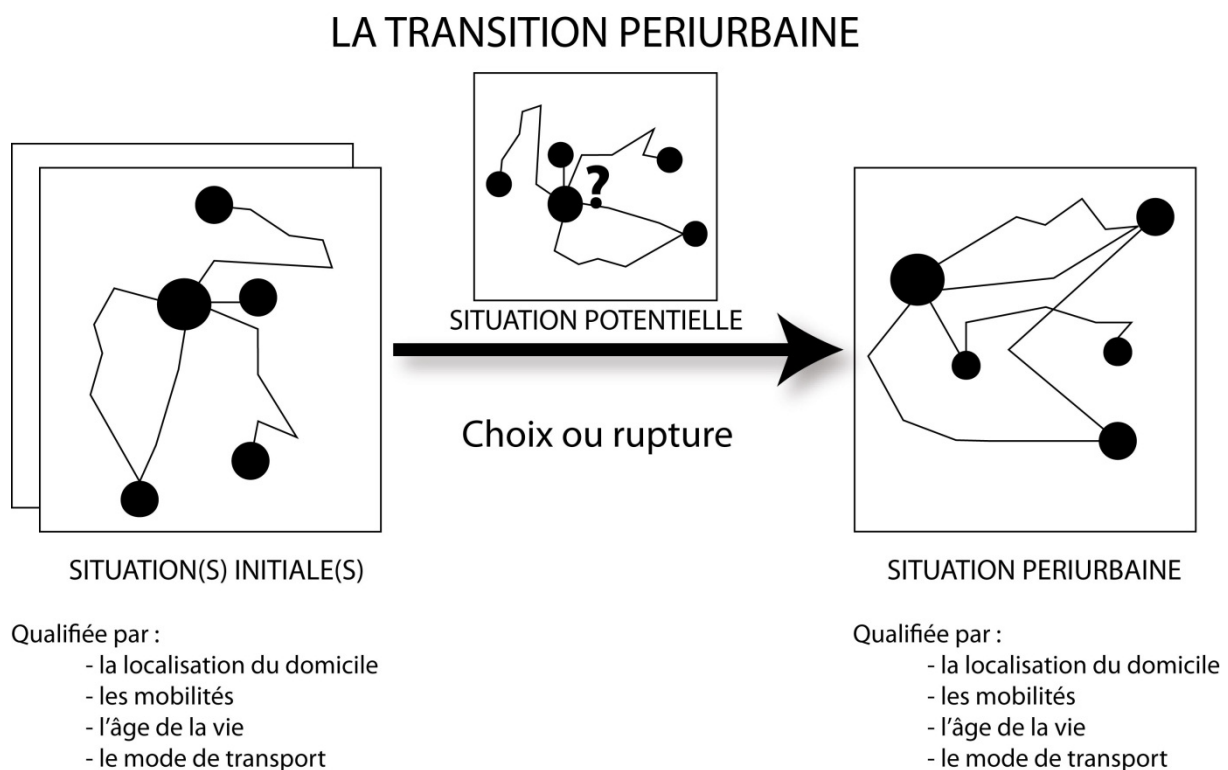


Figure 19. Schéma de la transition périurbaine

Dans le cours des récits récoltés, chaque individu a ainsi livré différentes justifications relevant du choix de localisation dans le périurbain. L'analyse du moment particulier de la transition permet de mettre à jour l'évaluation que peut faire la personne de cette situation périurbaine, au regard de sa ou de ses situations passées. Cette idée de transition laisse une large place à la notion de choix, et aux multiples raisons expliquant ce choix. Par la diversité des conditions du choix nous pouvons également analyser dans quelle mesure la transition vers le périurbain constitue une rupture ou une continuité avec le mode d'habiter initial. Cela permet également de focaliser sur le degré de liberté de ce choix : comment les individus justifient-ils ce choix de localisation, est-il contraint ? Quelles étaient les marges du choix ? Dans quelle mesure correspondait-il aux aspirations de l'individu ? L'analyse des justifications relatives aux entrées « choix de localisation » ou « déménagement » du tableau nous permet donc de comprendre les référentiels mobilisés par les personnes pour évaluer et donner une image positive de leur localisation en périurbain.

B2.2. Le rôle de l'habiter dans la transition périurbaine

Cependant, afin d'analyser la transition périurbaine et les justifications afférentes, il apparaît important de clarifier les mécanismes qui sont en jeu dans cette transition complexe. Nous l'avons dit, la grille d'analyse reprend des éléments de contexte permettant d'explicitier les justifications qui sont exprimées par les individus. Parmi ces éléments de contexte, et en accord avec les hypothèses de la recherche, nous avons identifié trois grands thèmes qui jouent un rôle dans la situation spatiale et le choix de l'individu. Ces trois thèmes sont explicités ci-dessous :

L'habiter est le sens que donne un individu au monde à travers ses diverses situations sociales et ses localisations spatiales. D'une manière schématique, nous avons précédemment montré que l'habiter se définissait notamment par la combinaison de la spatialité et de l'identité spatiale :

- L'identité spatiale se définit comme la prise en considération de l'ensemble des lieux et des liens auquel un individu donne une valeur (fonctionnelle, désintéressée, symbolique, affective, sensible). L'ensemble de ces référents spatiaux participent en tant que sous ensemble à l'identité de la personne. Il regroupe, d'une part, des lieux qui rentrent sous la notion de spatialité et, d'autre part, des lieux représentés via le souvenir, l'anticipation, le fantasme ou la connaissance a priori, c'est-à-dire ne renvoyant pas à une pratique réelle.
- La spatialité est l'ensemble des lieux (passés et présents) parcourus par l'individu. Objectivable, elle présente des faits. Contrairement à la spatialité telle que nous l'abordions (cf.I), ici elle est le dispositif constitué à partir de l'ensemble des lieux fréquentés auxquels se réfère l'individu dans ses activités (actions et pensées) spatiales ou non spatiales. La spatialité est donc quantifiable et qualifiable.

De ce fait, alors que la spatialité d'un individu est l'ensemble des lieux fréquentés et des liens parcourus pour relier ces lieux par cet individu en une durée déterminée et, plus particulièrement tout au long de sa vie, l'habiter est l'ensemble des facteurs expliquant le fait qu'il soit ici aujourd'hui, à condition de préciser que ceux-ci relèvent de différents ordres :

- De l'actuel, s'il s'agit de l'ensemble des éléments qui, dans sa situation, peuvent permettre de comprendre le pourquoi de ce « ici maintenant ».
- Du virtuel, qui, d'un côté mobilisés aujourd'hui, se réfèrent au passé tout en étant la suite ou la conséquence « logique », et/ou d'un autre côté, se réfèrent au futur et ainsi en être l'un des prémisses.
- Du potentiel, dans la mesure où, hors du temps (par l'imaginaire, mais aussi en fonction d'idéaux, d'idéologies), ils donnent au *ici et maintenant* une tonalité particulière, notamment par le décalage et l'adéquation relative qu'il montre avec le(s) potentiel(s) mobilisé(s).

Qu'ils soient, actuels, virtuels ou potentiels, ces facteurs donnent un sens au *ici et maintenant* qui caractérise l'habiter d'un individu au moment de l'enquête.

Ainsi, le choix du périurbain, comme nouvelle situation, correspond à une position dans l'espace que prend l'individu à l'aune d'un ensemble de relations entre son positionnement dans le champ social (ce qu'il peut et/ou ne peut pas faire) et le spectre d'emplacements (rural, périurbain(s), urbain) qu'il peut « occuper ». Ce même individu estime alors que cette nouvelle situation constitue le meilleur positionnement possible compte tenu de son habiter passé, présent et futur. Puis, en optant pour cette situation périurbaine, il optimisera ses capacités (sa mobilité) à réduire la distance entre lui et l'ensemble des objets matériels et immatériels entrant dans son habiter. La localisation périurbaine vers laquelle l'individu s'engage au moment de cette transition se définit comme une situation où celui-ci se tiendra « à la bonne place et à bonne(s) distance(s) » (Lussault, 2007) par rapport à tout ce qui fait son habiter. Nous avons ainsi essayé de schématiser le rôle de la spatialité et de l'identité spatiale (composantes de l'habiter) dans la transition périurbaine : il apparaît que la spatialité, si elle est reconfigurée au moment du déménagement dans le périurbain, participe du choix, puisqu'elle est le référent par rapport auquel on évalue les situations potentielles et l'on choisit la localisation périurbaine. D'autre part, dans ce choix l'identité spatiale se trouve également reconfigurée. Les référents spatiaux de cette identité changent, mais certains lieux du passé peuvent perdurer dans la spatialité périurbaine, ou être remplacés par de nouveaux référents. Ainsi, dans la transition périurbaine se jouent à la fois des arbitrages d'ordre pratique, mais aussi d'ordre symbolique, qui assurent une certaine continuité entre les situations passées et la situation périurbaine (Figure 20).

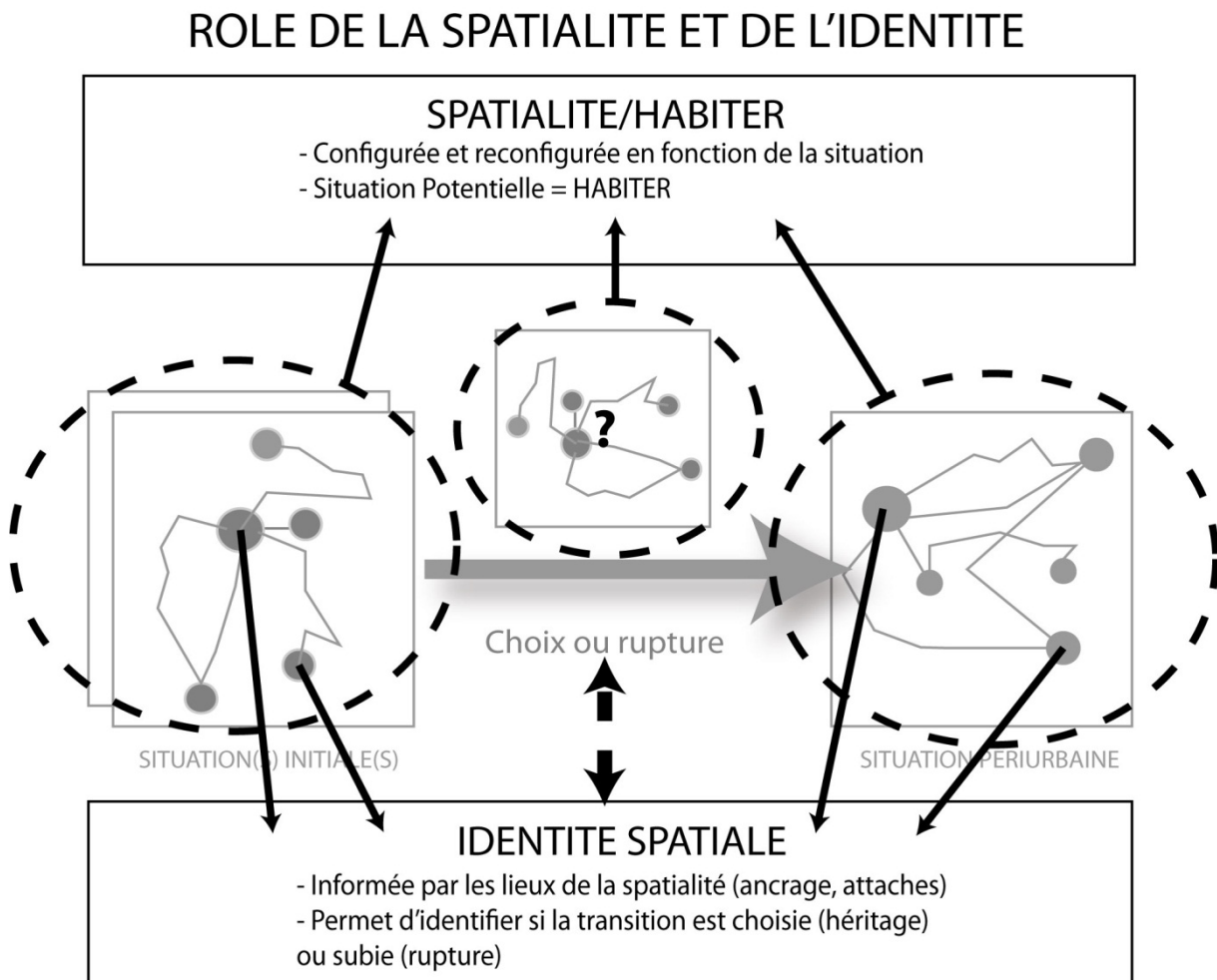


Figure 20. Le rôle de la spatialité, de l'habiter et de l'identité dans la transition périurbaine

Une forme d'illustration de ces dimensions de la spatialité et de l'identité et de leur rôle dans la transition périurbaine peut être trouvée dans la manière dont est qualifié le choix de localisation dans le périurbain. Ce choix intervient de manière attendue, chez la plupart des personnes enquêtées, lorsque la personne est en couple et au moment de l'arrivée des enfants. Parmi les justifications de ce choix de localisation dans le périurbain apparaît de manière saillante la sphère domestique, représentée par la figure des enfants, qui arrivant, poussent le couple à chercher un environnement plus propice. Mais dans cette thématique apparaît le cas d'un couple sans enfant (F4) qui décidant de s'installer à Notre-Dame-d'Oé dans la périphérie proche de Tours, avance des arguments un peu différents.

D'une part, est mise en avant la nécessité de rupture avec la spatialité précédente : « *Pour l'instant c'est définitif dans le sens où voilà... on en avait un petit peu marre de... de bouger, de faire la route pour le travail... On voulait avoir du temps aussi pour nous pour faire d'autres choses* » (F4). La spatialité des périodes précédentes est marquée par une mobilité très importante due à la localisation des emplois à distance l'un de l'autre, changeant régulièrement et obligeant le couple à arbitrer en localisant le logement à mi-chemin.

D'autre part, le choix en rupture ne se fait pas pour un secteur « inconnu » : « *Ce qu'on peut dire c'est que, bah ici on connaissait déjà, parce que on a déjà vécu ici pendant 2 ans juste à côté* » (F4). Les attaches identitaires de la femme sont pour beaucoup dans le choix de localisation. L'installation à Notre-Dame-d'Oé est un moyen de renouer les liens avec la famille.

Enfin, les aspects spatiaux sont mis en évidence comme faisant partie du choix : « *en termes de proximité ça nous plaisait bien... on est à proximité du centre-ville de Tours sans souci même pas 10 minutes... Bon faut avoir des choses à faire en ville, et on en a pas forcément... Y a le fait aussi que sur Tours Nord c'est relativement bien développé* » (F4). La localisation en périurbain dans le cas de ce jeune couple n'est pas conçue comme un sacrifice à la centralité. Ils montrent qu'ayant eu à se déplacer beaucoup dans le passé, la proximité est devenue un critère déterminant.

Par cet exemple rapidement brossé, nous voulions montrer que la localisation en périurbain ne se fait pas nécessairement au moment de l'arrivée des enfants, et en rapport à des considérations domestiques (maison, jardin, environnement sain pour les enfants). Elle peut aussi être en rupture avec une localisation rurale (comme c'est le cas de F4 dans une période précédente), en opposition avec une spatialité incommode (à distance des lieux de travail, de la famille, des amis), et pour des raisons identitaires, comme il le précise à un autre moment de l'entretien : « *Maintenant on a une maison. Depuis qu'on a le chien, on a une maison... Non, ce n'est pas le chien... mais c'est la maison qui a amené le chien. Des chiens on en a toujours eu chez nos parents. Tous les 2* » (F4). L'attachement au modèle de la maison avec le chien, même s'ils sont passés par des appartements à une période de leur vie, reste fort chez les deux personnes du couple, ce qui favorise la transition en périurbain. L'option de la maison est ainsi très liée à une habitude par rapport à l'habitat, ancrée dans l'enfance et qui perdure aujourd'hui.

Dans un autre cas, celui de H1, les justifications domestiques sont les premières à être énoncées : « *Donc en 2006 on a déménagé d'abord un avec la naissance de la 2ème qui faisait que l'appart... On avait une pièce possible mais on avait plus de bureau* ». Cependant le choix de localisation ne se résume pas au « besoin de place » : « *Mais surtout donc, ce n'était pas ça qui influait, mais mon ex devait muter et... elle a muté sur Marseille mais en étant affectée sur la centrale de Chinon* ». D'une localisation en centre-ville de Tours, le couple va s'installer dans le périurbain de Tours (à 25 kilomètres à l'ouest) pour permettre de diminuer les trajets quotidiens de la femme de H1 : « *y avait pas 36 solutions soit on trouvait sur Tours parce que c'est vrai qu'on était quand même bien sur Tours. Mais du coup elle faisait tous les kilomètres. Soit on s'installait près de la centrale et ça moi je ne me voyais pas bien faire le déplacement...* ». L'arbitrage est ici fonction des lieux de travail, ce qui par

ailleurs est très classique. Cependant H1 revient sur ce premier argument pour expliquer plus avant « *mais ce n'était pas le fait des kilomètres mais c'était que je me voyais pas m'enterrer dans... comme je disais dans tout mon parcours, j'ai jamais habité autrement qu'en ville* ». L'arbitrage n'est donc pas seulement une affaire de distance et de localisation du lieu de résidence à mi-chemin, c'est aussi un problème identitaire et de rapport à l'espace qui fait que H1 n'a pas la volonté de « couper » avec sa vie urbaine et avec son identité d'urbain. La transition périurbaine constitue également un choix identitaire qui n'est pas toujours voulu ou assumé. Ces quelques extraits indiquent les forts liens qui existent entre la sphère domestique, qui, certes est un élément très important de la justification d'une localisation en périurbain, mais aussi des dimensions identitaires et personnelles qui sont remises en jeu au moment de la transition.

B2.3. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine

Enfin, de son côté, la mobilité comme troisième thème impliqué dans la transition périurbaine, est l'ensemble des éléments ayant présidé aux déplacements, effectués, envisagés ou auxquels un individu renonce. En cela la mobilité est bien la dimension mobile de l'habiter. Celle-ci est composée d'un côté par les déplacements qui figurent la dimension dynamique de la spatialité que détermine (parmi d'autres) l'identité spatiale et, de l'autre, par la motilité comprise comme la manière dont un individu fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour le développement de ses projets. La motilité, quant à elle se compose de trois éléments que sont, respectivement, l'accessibilité (ensemble des conditions auxquelles une « offre » peut être utilisée), les compétences (qui regroupent les savoir-faire acquis et les capacités organisationnelles d'un individu) et enfin l'appropriation (qui correspond aux stratégies, aux perceptions, habitudes construites par l'intériorisation des normes et valeurs). Cette motilité participe grandement du processus ayant conduit un individu à opter pour une situation périurbaine et à adapter ses mobilités à ce nouveau mode d'habiter.

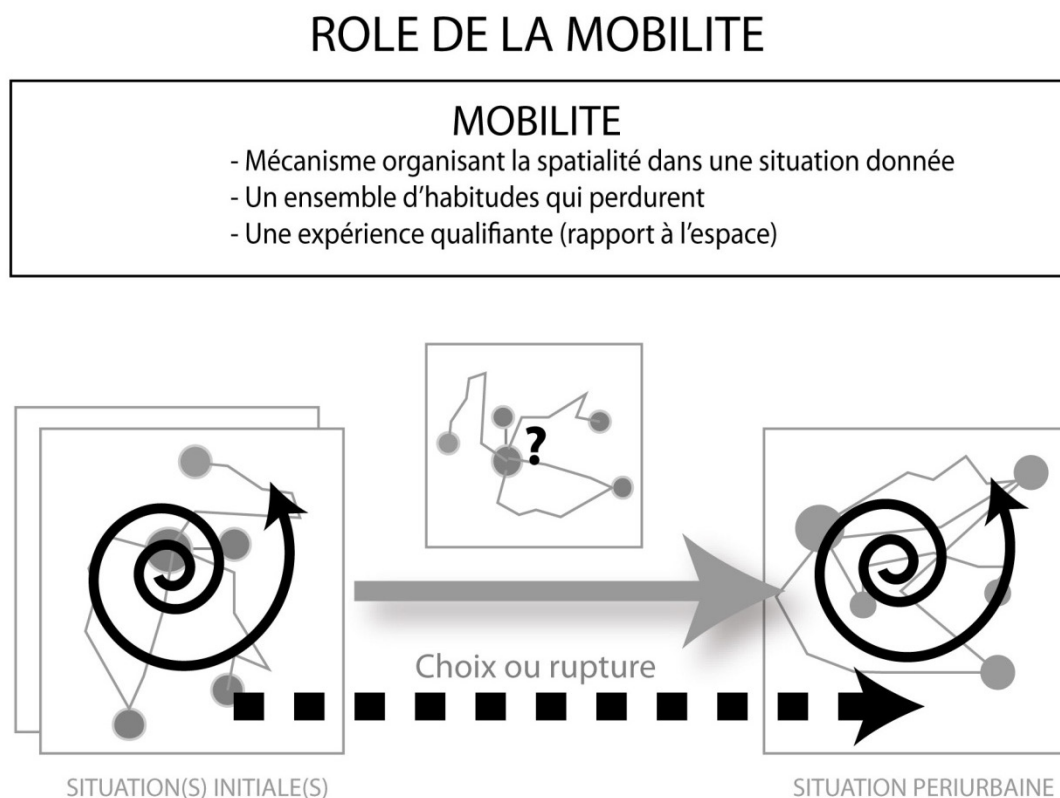


Figure 21. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine

Comme les dimensions de la spatialité et de l'identité, la mobilité joue un rôle dans la transition périurbaine. C'est en effet par elle, en tant « *qu'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales dans l'espace* » (Lévy et Lussault, 2003) appliquée à un individu, que celui-ci va opter pour la situation périurbaine. C'est par sa mobilité que l'individu va maîtriser les distances qui caractérisent l'ensemble des lieux qu'il parcourt et qu'il va parcourir dans cette situation, en s'y adaptant. C'est aussi cette mobilité qui va définir en partie son habiter périurbain à la fois dans ce qu'il a de nouveau par rapport à une situation antérieure mais aussi en quoi il s'inscrit dans sa trajectoire (accumulation de situation initiales). Ainsi, c'est en convoquant des éléments caractérisant sa mobilité (déplacements et motilités) que l'individu va justifier son choix de localisation dans le périurbain. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine (Figure 21) s'exprime de deux manières différentes : d'une part elle est un organisateur de la spatialité nouvelle, mais elle est aussi un ensemble d'habitudes qui peuvent perdurer et ainsi faciliter la transition (compétence). De plus la mobilité est une pratique signifiante, qui entre en relation avec l'identité spatiale de l'individu. Elle participe du rapport à l'espace et permet ainsi à l'individu d'habiter les lieux et les liens de sa nouvelle spatialité.

Nous faisons l'hypothèse que l'habiter périurbain est structuré par la mobilité, comme celle-ci est souvent mise en évidence (Dodier, 2009). Cependant les discours récoltés sur la mobilité et son optimisation, c'est-à-dire les tactiques permettant de ne pas systématiquement faire des allers retours, montre bien que cette forte présence de la mobilité n'est pas seulement considérée comme un « prix à payer » mais comme un levier d'ajustement des pratiques au quotidien, reflétant des arbitrages et des choix qui laissent une place aussi au refus de se déplacer. Pour illustrer ceci, nous trouvons intéressant de travailler sur les mécanismes d'adaptation des agendas et des modes qui sont mis en place par les personnes enquêtées et décrits dans les entretiens. En effet dans la justification des tactiques d'adaptation des agendas et des modes, une adaptation qui se fait souvent entre membres de la famille, la recherche d'optimisation est certes fondée sur une réduction des coûts, mais aussi sur une gestion temporelle et sociale de la vie quotidienne. Les justifications relatives aux adaptations d'agenda ou de mode de déplacement appartiennent souvent à la sphère temporelle, les individus considérant qu'ils sont dans un espace-temps qu'il s'agit d'optimiser. Le covoiturage des enfants à leurs activités n'est pas un moment perdu, l'idée étant de combiner à la fois la distance parcourue avec un « détour » spatial, et d'utiliser le temps de l'activité pour une activité de gestion du ménage par exemple. Les individus en plus de pratiquer le chaînage d'activités, justifient celui-ci par une référence à la sphère temporelle, signe de performance et de bonne gestion. Il y a une association de l'espace et du temps pour qualifier les conditions dans lesquelles on peut optimiser la vie quotidienne : « *Enq : Aujourd'hui le fait d'avoir deux lieux de travail, tu ne trouves pas que c'est quand même un peu plus... difficile à gérer ? N1 : Au début un petit peu... enfin c'était surtout que j'ai deux niveaux différents... au niveau des classes* ». La difficulté présentée par le double emploi de N1 n'est pas envisagée au premier abord comme une difficulté en termes de spatialité ou de gestion des distances. Ce n'est pas l'éloignement au lieu de travail qui pose problème mais la nature du travail lui-même. En approfondissant sur les possibilités d'adapter la mobilité à des transports en communs par exemple, l'argument qui ressort est bien un problème d'agenda avant d'être un problème spatial : « *N1 : Après le problème c'est que suivant les jours, j'ai plus ou moins de préparation à faire en classe et que j'arrive jamais trop aux mêmes heures. Et pareil pour le soir en fait, des fois j'ai beaucoup de choses à ranger, du coup...* » (N1). La mobilité est donc une variable d'ajustement du quotidien, qui compose un agenda que les personnes essaient d'optimiser : partir le plus tard possible, rentrer le plus tôt possible, afin de ne pas perdre un temps qui peut être consacré à des activités personnelles ou familiales. Dans la mobilité comme organisateur de la situation périurbaine, on peut ainsi considérer que le problème premier, en tout cas lorsque les personnes justifient leurs tactiques d'adaptation et d'optimisation, est un problème de temps. La mobilité fait donc office d'espace-temps à part entière que la personne cherche à investir

(profiter d'un déplacement pour réaliser une activité particulière) ou à rendre le plus possible flexible si celui-ci se combine avec une flexibilité des horaires de travail par exemple. La mobilité fait donc bien partie intégrante du mode d'habiter périurbain, du point de vue des coûts temporels et économiques qu'elle représente, mais encore plus du point de vue des capacités d'adaptation qu'elle permet au quotidien.

Conclusion

La spatialité est à l'habiter ce que l'ensemble des déplacements effectués, projetés ou non effectués, est à la mobilité. Dans cette analogie, la spatialité et l'ensemble des déplacements, sont les caractères objectifs de faits descriptibles tandis que l'habiter et la mobilité, sont à la fois tout ce qui rend possible ces faits objectifs et tout ce qui en découle, ce qui inclut le sens qui leur est donné. Dans ce cadre-là, la mobilité étudiée du point de vue de l'individu participe d'autant à produire le sens que celui-ci donne à sa relation au monde et à lui-même (Hoyaux, 2002), l'actualisation de son habiter, qu'elle est un vecteur primordial dans la formation de son identité. L'étude des pratiques spatiales des individus ne peut donc être dissociée de l'étude de ce qu'elles nous apprennent sur leur identité, de la même manière que la connaissance de leur identité explique en partie leur mobilité et surtout nous renseigne sur la capacité d'adaptation de l'individu.

Jusqu'ici, les analyses conduites ont traité des rapports que les individus entretiennent à l'espace et à leurs mobilités. Nous avons vu que la transition périurbaine est un processus qui mobilise un nombre de mécanismes important et qui interfèrent entre eux. C'est pourquoi la justification de cette transition est complexe et fait appel tout autant à des éléments pratiques et fonctionnels qu'à des référents symboliques et à la nécessité pour l'individu de donner du sens à son inscription spatiale et mobile. Dans la même logique, nous allons à présent nous intéresser à l'analyse des justifications apportées à ces rapports en termes de durabilité et/ou au moment où la durabilité enclenche le même processus transitionnel entre une situation, périurbaine et une nouvelle situation, périurbaine et durable.

B3. Situation périurbaine et durabilité

Initialement, le projet portait la question centrale suivante : Quelles sont les conditions pour que le comportement d'un habitant des périphéries urbaines puisse être qualifié de respectueux de la durabilité des espaces et des sociétés ? La durabilité était alors définie comme une norme, un objectif mais aussi une méthode. Dans ce sens, elle renvoyait à la configuration de la société lui permettant d'asseoir sa pérennité. Dès lors, la durabilité d'un territoire, périurbain ici, dépend entre autres de l'acceptation des individus à intégrer les modalités de cette configuration, en lien avec leurs capacités en termes d'habitat et de mobilité, bref leurs capacités à habiter, elles-mêmes comprises comme étant à la fois, la résultante de compétences, mais aussi, la conciliation d'opportunités et de contraintes. Cette durabilité s'inscrit dans un contexte dit de « post Kyoto » (Lussault, 2009), dont l'objectif global vise à diminuer l'empreinte écologique en contrôlant le développement urbain (lutter contre l'étalement urbain par une densification raisonnée ; limiter la mobilité motorisée en renforçant les transports en communs et les modes de déplacements doux). Dans la conduite des entretiens, la durabilité fut donc abordée sous l'angle normatif poursuivant l'objectif de déterminer de quelle(s) manière(s), que cela soit dans le discours ou dans les pratiques, chaque individu se positionnait vis à vis de cette durabilité dans le contexte de transition urbaine.

Or, si lorsque l'on évoque la durabilité il s'agit de comprendre ce que signifie « être respectueux du durable » pour les individus au regard d'une définition communément partagée, même avec quelques imprécisions, il est tout aussi capital de comprendre et d'analyser de quelle(s) manière(s) ces mêmes individus définissent eux-mêmes ce qui est durable, ou ne l'est pas, au regard de leurs pratiques. Alors, la notion de durabilité s'enrichit d'une nouvelle dimension, non opposée radicalement à la première mais qui en conditionne

tout de même la réalisation : la durabilité est aussi la configuration qui permet à un individu d'assurer la pérennité de son mode de vie et donc des pratiques qui le définissent.

Que cela soit dans son acception sociale ou individuelle, la durabilité (dans le discours et dans les pratiques) caractérise une nouvelle situation et, pour ce qui nous concerne dans cette recherche, une reconfiguration de l'habiter périurbain (Figure 22). Cette situation est en devenir dans la mesure où, qu'elle soit référée à un système de normes, à une définition toute personnelle ou encore à une adaptation traduisant un jeu de conciliation entre les deux, l'individu se trouve face à la nécessité de changement et s'engage dans celui-ci, ne serait-ce que par le fait d'évaluer, d'une part, ses pratiques et son mode de vie à l'aune d'une acceptabilité collective et, son taux d'acceptation envers cette même acceptabilité collective, ici nommée durabilité, d'autre part.

Ces deux dimensions de la durabilité (individuelle et collective) apparaissent pour le moment antagoniques. En effet, il est rare, voire utopique que l'une (la satisfaction personnelle) et l'autre (la durabilité édictée par une société) puissent être en tous points identiques. Toutefois, elles partagent le fait que le changement est la combinaison de l'agir personnel, sous tendu par des principes propres à chaque individu (l'éthique, les affects), et de l'agir collectif ou de l'agir personnel en tant qu'il se réfère à un collectif et les principes qui le sous-tendent (le politique). Ce changement réclamé par la situation sociétale actuelle est bien avant tout de l'ordre individuel et non automatiquement acquis par un système normatif édicté collectivement et intériorisé « tel quel » par les individus.

TRANSITION VERS LA DURABILITE

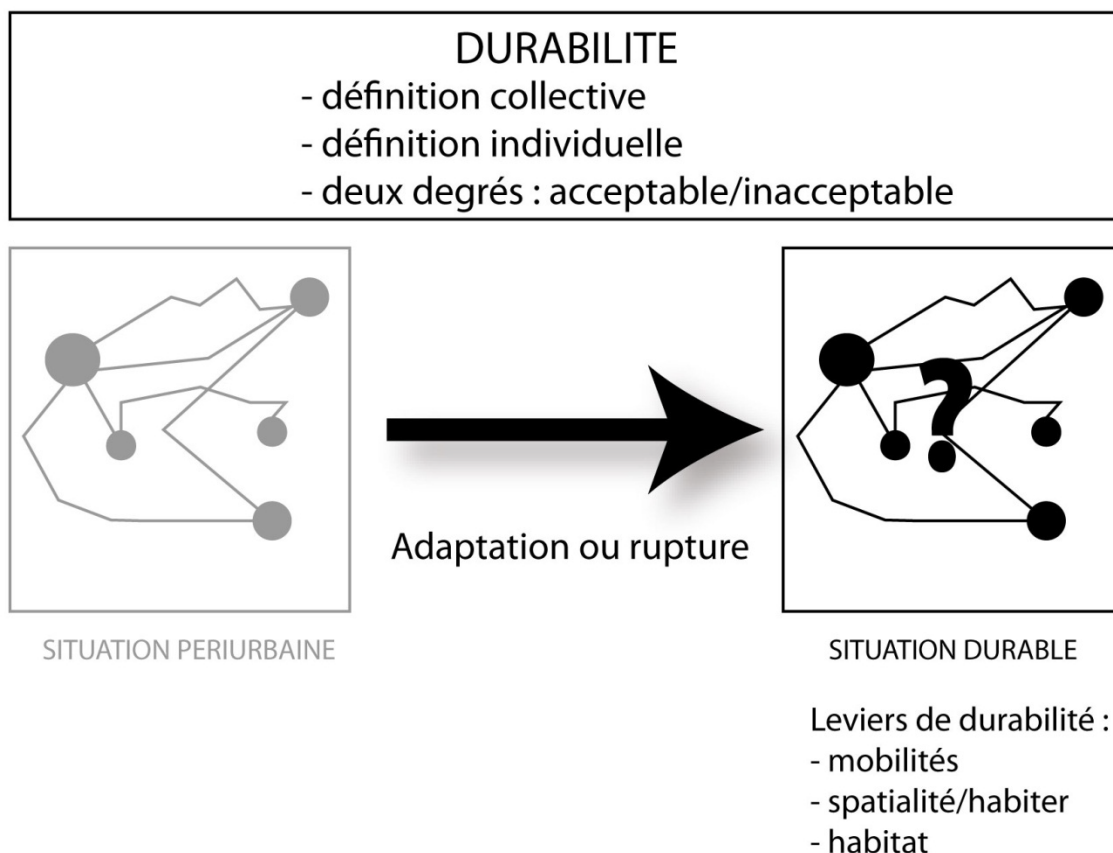


Figure 22. La transition vers la durabilité

Sans trop se risquer, nous pouvons avancer le fait que quel que soit le système normatif en vigueur (celui de l'individu ou celui de la société) et quelles que soient les contraintes que ce système porte en lui, l'individu cherchera à maintenir son mode de vie. Dès lors, il va entrer dans un régime de négociation où il rendra des arbitrages et s'adaptera à un contexte changeant. Ce régime se décompose en trois étapes/actions autant linéaires et consécutives que cycliques et indépendantes :

- La réalisation d'un état des lieux de ses pratiques, de leurs interrelations et de la possibilité de maintenir telle ou telle pratique après avoir posé un diagnostic de son mode de vie (de toutes ses pratiques) au regard des attendus sociétaux liés à la durabilité mais aussi de ses propres attendus.
- La capacité de les adapter pour qu'elles soient qualifiées de durables si besoin est. L'individu mettra en œuvre des processus techniques, domestiques, organisationnels, etc., pour les pratiques nécessitant un passage d'un état non durable à un état durable.
- La négociation avec toutes ses pratiques pour pouvoir conserver « en l'état » celles qui ne sont pas durables d'un point de vue sociétal et qui ne peuvent (pour le moment) le devenir. Celles-ci sont jugées « non négociables » au regard du maintien de son mode de vie.

De ce modèle théorique, nous avons trouvé les traces dans les entretiens. Nous avons donc la possibilité d'analyser certains éléments de ce processus de renégociation du mode d'habiter à l'aune de la durabilité. En situation, inscrit dans ce régime, l'individu va engager, ou a déjà engagé, un certain nombre d'adaptations de ses mobilités et pratiques jugeant acceptable ou inacceptable de les modifier au regard d'une durabilité, qu'elle soit individuelle ou sociale. Nous allons maintenant en regarder plus précisément les référentiels de justification.

B3.1. L'acceptable

La durabilité déjà incorporée aux modes de vie périurbains est une durabilité référée au contexte sociétal, c'est-à-dire fortement en lien avec les opportunités proposées ou plébiscitées au niveau collectif (Annexe 7). Ainsi les modifications dans l'habitat, relatives aux économies d'énergies, à l'isolation ou encore aux éco-gestes (tri, compost, etc.) sont largement citées par les individus interrogés. La durabilité acceptable est celle qui induit une modification technique de l'habitat ou encore des habitudes socialement organisées (ramassage des ordures, codification des produits en fonction de leur consommation énergétique, etc.). L'alimentation est également un domaine auquel la durabilité est reliée, à travers la figure du produit bio ou des circuits courts (marché, producteurs locaux). Ce dernier domaine qui touche au corps et à la sphère domestique est cité aussi en référence à son pouvoir de valorisation (consommer bio constitue aujourd'hui un comportement valorisant, car signe de pouvoir d'achat). Mais dans ces comportements pouvant être reliés à de « bonnes pratiques », la protection de l'environnement et la sphère spatiale ou temporelle ne constituent pas des référentiels (Tableau 18). Lorsque les personnes sont mises en face d'une épreuve de justification de la durabilité de leurs comportements (partie bilan de l'entretien) elles font donc référence à des arguments techniques ou reliés à leur habitat, notamment pour pallier le manque de pratiques qu'elles pourraient avoir en matière de mobilité.

IV. Les justifications de la mobilité

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
D1	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Technique	on avait fait faire des études, donc on avait fait une nouvelle construction sur le toit terrasse de la cuisine donc c'est isolé comme il fallait. ... c'est vrai qu'il faudrait qu'on fasse l'isolation par l'extérieur ça serait l'idéal mais ça a un coût ...	Envisagent des modifications dans l'habitat pour limiter les consommations d'énergie
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Normative	Ouais je sais pas. On essaie de pas trop consommer	Philosophie générale
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	Enq: et puis le point sur lequel vous jouez il me semble en matière de réduction des dépenses d'énergie c'est sur le covoiturage vous êtes pas sur un site de covoiturage mais les copains, les copains des enfants, etc. D1 : C'est vrai c'était mieux les autres années, cette année ça revient un peu mieux.	Trouver les justifications : pas le choix et quelques efforts tout de même
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Technique	Y'a un petit parking mais bon c'est toujours la même ligne, y'a un bus tous les ... pour que ça marche faut qu'il y en ait tous les quarts d'heure et encore	Imagine des solutions pour changer les comportements (global)
N2	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Domestique	J'allais dire au niveau des poubelles. ya des animaux qui passent aussi avant les camions poubelles. Alors t'as beau bien ficeler ton truc...donc plutôt que de ramasser tout éparpillé sur la chaussée. J'aime autant prendre mon petit sac poubelle et aller le mettre dans les conteneurs qui sont ...voilà et qui sont bien évidemment pas près de nos maisons	Pour éviter la dispersion des ordures dans les champs (animaux) elle porte ses poubelles à la déchetterie (en voiture) = paradoxe
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Domestique	avec les animaux les petites poules par exemple... Ca mange tout, donc ya pas de déchet j'allais dire d'épluchures, de fruit légume machin, parce que ou c'est elles ou c'est un composteur. Parce que on a quand même trois composteurs...	Compost
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	on a fait changer notre chaudière, enfin la chaudière au fioul existante qui devait avoir 40 ans voir plus donc qui consommée pas mal contre une chaudière à condensation et on a fait mettre deux panneaux solaires pour les sanitaires et l'eau chaude.	Installations chauffage pour faire économies d'énergie
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	L'année d'après on a fait changer toute les fenêtres et porte-fenêtre ... Meilleur isolation, double vitrage	Amélioration de l'isolation de la maison

Tableau 18. Les justifications de la durabilité "acceptable" (extrait - exemples de D1 et N2)

Dans les discours qui abordent la durabilité « acceptable », c'est-à-dire celle qui est déjà en œuvre dans les pratiques et modes d'habiter contemporains, la mobilité joue donc le rôle de « champ aveugle » de la justification. Les personnes qui n'ont pas de pratiques de mobilité « avérées » durables évitent ainsi le sujet, ne voyant pas vraiment comment se justifier sur ce terrain. Cependant, l'idée que la mobilité est un domaine des pratiques où il est difficile pour les personnes d'accepter les « contraintes » de la durabilité peut être nuancée par l'analyse spécifique des justifications qui ont trait à des pratiques éco-citoyennes telles que l'usage du TER ou le covoiturage. Dans l'analyse globale des entretiens, la dimension domestique ressort particulièrement pour expliquer les pratiques de covoiturage déjà souvent appropriées dans le mode de vie périurbain. Ce covoiturage s'organise à l'échelle de la famille, entre parents et enfants, ou entre parents d'élève et enfants qui se retrouvent dans les mêmes activités périscolaires. Si ce covoiturage familial est facilement réalisable, il constitue de plus une des formes les plus acceptables de la mobilité durable. En effet, l'usage des transports collectifs est une pratique beaucoup plus complexe à mettre en œuvre dans la vie quotidienne. Comme le montre l'exemple de N2 (Tableau 19), la justification de l'adaptation de sa mobilité (passage de la voiture au TER) se trouve être plurisectorielle : d'une part il est relevé l'importance de la dimension économique, mais qui se trouve être combinée avec une dimension de convivialité qui constitue une motivation importante pour accepter une solution de transport beaucoup plus coûteuse en temps (3h de transport journalier, au lieu de 2h en voiture).

N2	Combinaison/covoiturage	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	Je prenais la voiture au moins pour aller jusqu'à la gare de Sainte-Maure. Dès le début j'ai pris le train car j'étais plus que novice en matière de conduite	On deux voitures mais pas envie de faire de long trajets pour aller au travail.
	Adaptation mode déplacement	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Temporelle	C'est bien pratique, ça m'arrive quand même de venir aussi en voiture j'allais dire quelques fois ... surtout le vendredi parce que le vendredi les trains n'étant pas aux mêmes horaires, ayant beaucoup plus de retard que d'habitude...	Quand l'offre de train n'est pas adaptée. Elle prend la voiture de préférence
	Combinaison/covoiturage	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Domestique	Ca arrive que Fabien m'amène à la gare. Enfin par exemple comme demain normalement il est prévu qu'on se retrouve demain soir à Tours. Donc demain matin il va m'accompagner à la gare, je vais prendre le train et puis le soir on se retrouve... lui viendra dans la journée en voiture et puis en se retrouve	covoiturage avec le conjoint (exceptionnel)
	Adaptation mode déplacement	Couple sans enfant	Luzé	Rural	sociétale	J'ai pris la voiture pendant 2 ans et demi et puis cela fait deux ans et demi que je prends le train. J'ai changé quand le prix de l'essence a commencé à augmenter.	Le changement de mode est radical.
	Adaptation mode déplacement	Couple sans enfant	Luzé	Rural	sociétale	parce que j'avais essayé sur un mois ou deux de faire le trafic que je fais en ce moment et je m'étais dit oulalala c'est quand même bien si je peux prendre la voiture.	Mais pas automatique : essai peu convaincant
	Adaptation mode déplacement	Couple sans enfant	Luzé	Rural	sociétale	Puis après c'est après que tu prends un rythme différent, tu rencontres des personnes avec qui tu sympathises parce que ya des grèves...bah parce qu'il y en a un qui dit bon aller j'y vais en voiture j'ai de la place je vous emmène	Avec le temps la sociabilité qui se crée devient un motif qui fait qu'on apprécie l'usage du train

Tableau 19. Les justifications du covoiturage (extrait, exemple de N2)

L'analyse des formes de mobilités durables déjà développée et citées dans le discours des personnes interrogées montre ainsi que les raisons d'un changement de mode, qui induit une réorganisation à la fois des temps mais aussi du mode de vie, doivent être multiples pour s'ancrer dans un changement durable.

Face à ces adaptations déjà engagées, d'autres demeurent encore à leur stade initial et leur adaptation à une certaine durabilité paraît compliquée.

B3.2. L'inacceptable

Dans le cadre des pratiques et de la mobilité, l'adjectif inacceptable est adossé à une modification imposée à un individu que ce dernier juge « inadmissible », « intolérable » ou « irréalisable », « contraire à » l'état actuel de son mode de vie et des pratiques qui le composent. Les analyses précédentes ont mis en lumière que la mobilité en tant qu'ensemble d'éléments ayant conduit aux déplacements, effectués, envisagés ou auxquels un individu renonce, est une dimension de l'habiter constituée des déplacements eux-mêmes et de la manière dont un individu mobilise tout un arsenal de capacités et de possibilités pour développer ses pratiques. Pour expliquer sa mobilité, c'est-à-dire autant ses déplacements que sa motilité, l'individu a recours à un chaînage de justifications plus ou moins complexe dont les arguments sont de différents ordres, que nous avons rassemblés sous le vocable de sphère. Dans ce contexte, la durabilité questionne autant les deux volets constitutifs de la mobilité (déplacement, motilité), que le discours porté par l'individu sur sa propre mobilité. Ainsi, d'un côté, la nécessité de durabilité jugera inacceptable telle ou telle modalité adoptée par ce même individu pour réaliser telle ou telle pratique et, de l'autre, conduira l'individu à argumenter son choix de dire « non, je ne peux pas », révélant ainsi le motif premier qui commande à cette pratique.

De la sorte, dans le cas H1, il est tout bonnement jugé inacceptable d'envisager un habiter périurbain sans la voiture : « *Supprimer la voiture non. Pour moi c'est inenvisageable... à court terme sûr, à moyen terme je ne vois pas la supprimer, qu'il y ait une offre ferroviaire ou*

*pas...». Cette justification montre que l'automobile est le mode de déplacement le plus performant, dans la mesure où sa substitution par un mode collectif ne serait pas autant satisfaisante. Toutefois, l'argumentaire apporté dans la même justification nous permet de dépasser cette considération technique pour toucher d'autres aspects liés à l'usage de l'automobile: «*compte tenu des contraintes familiales je ne vois pas vraiment de solution* ». Ces contraintes familiales, que nous avons précédemment rassemblées dans la sphère domestique, sont les raisons qui amènent l'enquêté à dire que se passer de l'automobile, dans sa situation de périurbain, serait inacceptable. Ici l'automobile est bien un élément constitutif de l'habiter périurbain comme nous l'avons vu plus haut. Elle est autant ce qui autorise d'avoir un certain nombre de pratiques dans cette situation, qualifiée de périurbaine, que ce qui permet de dire que cette situation est «*périurbaine* » et non autre. C'est donc l'ensemble des pratiques, ainsi que leurs contraintes propres qui composent ces «*contraintes familiales* » avec lesquelles l'individu compose, qui est mis en balance par la non-durabilité d'une modalité choisie pour les réaliser. Ces pratiques, explicitées dans l'entretien, sont essentiellement attachées à la présence d'enfants. Ces pratiques semblent être réalisées sous un régime contraignant. Tout d'abord il y a une contrainte de distance, qui entre le lieu de résidence et celui des activités des enfants, est jugée comme trop importante pour supporter tout changement de mode. Puis il y a la définition, toute personnelle, d'un niveau d'acceptabilité que ces mêmes enfants ne pourraient accepter au regard des conditions de réalisation de leurs activités : «*on est quand même sur des distances qui sont trop longues, des distances qui sont incompatibles avec le vélo, qui sont incompatibles en plus avec la marche à pieds* », «*je dirais que oui dans l'absolu c'est possible si tu fais abstraction des horaires. C'est-à-dire que si moi j'accepte que mon enfant se lève à 6h le matin et je les donc... passe 1h30 ou 1h à la garderie avant l'école* » ou encore «*Voilà elles ont pas choisies d'être en péri-urbain et donc elles n'ont pas choisies de faire beaucoup de bus et tout ça. Donc pour moi elles l'ont pas choisi* ». Si l'individu n'est pas prêt à opter pour un mode jugé plus durable, c'est que précisément, pour lui permettre d'avoir ses pratiques et ainsi garantir les attendus familiaux, à savoir ceux des enfants, la voiture est le mode idoine. De plus, l'individu argumente en faveur du maintien de cette pratique et de cette modalité en mettant en avant le fait qu'une autre option est possible mais que cela ne serait pas soutenable : «*il y a une offre alternative qui existe. Mais effectivement moi je suis pas prêt à aller déposer mes enfant à 7h le matin en passant 1h et demi à la garderie. Et à fortiori le soir à les récupérer à 18h quand y a les devoirs à faire le soir...* » ou encore «*si tout est fait pour que la voiture soit supprimée, effectivement dans l'absolu je supprime toutes les activités ou presque du mercredi et du samedi matin. Je leur fais faire plein de garderie et puis elles se démerdent pour leurs devoirs. Dans ces conditions-là, effectivement la bagnole je peux presque la supprimer...* ». Au regard de cet argumentaire, se passer de l'automobile est donc inacceptable car cela entraînerait «*dans l'absolu* », une situation pour les enfants qui serait, de fait, elle aussi inacceptable.*

«*Contraire à* », dans une situation, ne signifie pas pour autant que le changement soit impossible. Dans le cas qui sert ici à illustrer les résultats de notre analyse, ce changement ne peut pas s'opérer ou ne s'opère pas sur la pratique elle-même, ni sur le mode la garantissant, mais sur une ou plusieurs des caractéristiques de la réalisation de celle-ci, généralement indépendantes de l'individu. Celle qui semble privilégiée est la distance, au sens d' «*attribut de la relation entre deux ou plusieurs réalités, caractérisant leur degré de séparation – l'écart, par différence avec l'état de contact* » (Lévy, 2003). Ainsi, l'enquêté émettra une hypothèse pour rendre durable ou acceptable une pratique sur laquelle il ne peut déroger : «*Moi la solution d'optimisation que je verrai mais ça change rien sur le mode de transport ça serait voilà en gros une maison des associations qui fait que toutes les activités sont groupées au même endroit* ». Comme nous l'avancions, l'individu cherche à garantir les pratiques qu'il estime capitales pour lui et pour ceux qui conditionnent et partagent son mode d'habiter périurbain. Dès lors, il s'en remet à la société. Dans un contexte où l'adaptabilité, la débrouille et les tests permanents sont les qualificatifs d'un

système en perpétuel mouvement afin de garantir le développement des pratiques, cela peut signifier que toutes les pistes ont été explorées et que, quoi qu'il arrive, à l'exception d'un scénario catastrophe, la pratique se trouve dans un état d'optimisation maximale. C'est précisément cet état qui rend tout changement inacceptable.

Toutefois, les choses ne sont pas binaires et les mobilités rencontrées ne peuvent se résumer en un raccourci : « j'adapte mes pratiques à la durabilité ou je n'adapte pas mes pratiques à la durabilité ». L'analyse conduite dans le cadre de cette recherche a permis de révéler un système éminemment complexe où la durabilité des pratiques est conçue et justifiée au regard d'une série d'arbitrages et d'adaptations régulières de ces pratiques ainsi que de leurs conditions d'exercice.

C'est à l'échelle de ce système qu'il semble falloir penser « durabilité et mobilité ». En effet, voulant garantir l'ensemble de ces pratiques (celles jugées capitales pour lui- et/ou celles capitales pour réaliser les premières) tout en intégrant des contraintes individuelles et collectives fortes et changeantes, l'individu semble faire évoluer un « curseur de durabilité ». Il rend un certain nombre de ses pratiques acceptables pour lui et pour la société lorsque cela est possible et il maintient en l'état celles que toute modification rendrait inacceptables pour lui, en les inscrivant dans ce système. C'est ce qu'illustre à nouveau notre cas d'étude H1. Si certaines pratiques de mobilité ne peuvent être rendues plus durables suivant une certaine normativité (sociale) et/ou supprimées au nom d'une autre normativité (individuelle), d'autres ont été modifiées et/ ou sont testées pour être modifiées en intégrant l'ensemble de leurs contraintes (conditions d'exercice, nécessité d'exercice, imbrications avec les autres pratiques, etc.) : « *On est souvent dans un système binaire qui m'énerve. C'est tout ou rien. Mais par contre si sur un abonnement de travail d'un mois et ben le 1 Mercredi sur 2, le Jeudi, 1 Vendredi sur 2 ...je peux utiliser le train... Ça fait déjà deux ou trois jours par semaine* », « *Le covoiturage j'y ai pensé, mais il faut que le collègue accepte mes contraintes familiales. Mon voisin travaille à Tours, mais avec des horaires complètement différents des miens* » ou encore « *Moi la seule possibilité, la meilleure possibilité que j'aurais pour économiser du déplacement ce serait de bosser chez moi. Ça c'est pour moi ça serait la solution.* ». Comme ces extraits le démontrent, là aussi, l'accompagnement politique et une « offre territoriale » plus adaptée semble être les corollaires de pratiques plus durables ou des moteurs incitant l'individu à adapter ses pratiques à un système de plus en plus contraint et contraignant.

Ainsi, dans une sorte de compromis de pratiques « plus ou moins durables » suivant le contexte actuel (connaissance, offre territoriale, organisation interne, etc.) l'individu développe une mobilité, en tant que système, néanmoins engagée vers la durabilité. C'est donc bien en « état de transition » entre une situation antérieure et une « à venir » qu'il faut aborder la question de la durabilité des mobilités prises comme dimension mobile de l'habiter.

Conclusion

Dans cette phase d'analyse du discours, nous avons abordé la question de la durabilité en l'accolant aux mobilités des enquêtés. Ainsi, il ne s'agissait pas d'aborder frontalement la question de la durabilité ou d'une durabilité mais d'analyser à quoi nous renvoyaient les discours des enquêtés lorsque justement le terme durabilité était accolé à mobilités ou servait d'entrée pour que les individus nous donne une lecture de leur mobilité. Certes, la mobilisation de « durable » ou « durabilité » avait pour but de déterminer quelles pratiques étaient jugées durables ou non-durables, mais l'objectif était surtout de déterminer ce que pouvait être « cette » durabilité à laquelle chaque individu se référait. De cet exercice se dégagent deux catégories, génériques, aux contours vagues, qu'est, d'un côté, une durabilité en tant que configuration de la société lui permettant d'asseoir sa pérennité et, d'un autre côté, une configuration qui permet à un individu d'assurer la pérennité de son mode de vie et donc des pratiques qui le définissent. Non seulement cela nous renseigne sur les référentiels

auxquels l'individu se réfère, mais cela nous apporte également des éléments précieux sur les raisons qui conduisent les pratiques à être classifiées, de manière assez abstraite, dans l'une ou l'autre catégorie. Puis, cette analyse a permis d'identifier de quelles manières, entrant dans un régime de négociation, l'individu pouvait adapter sa mobilité mais surtout son habiter à une durabilité prise cette fois-ci comme ensemble de nouvelles contraintes. Ces adaptations le conduisant à s'inscrire dans une nouvelle transition entre sa situation actuelle et une situation « à venir ». Toutefois, dans cette première approche, nous sommes bien dans une démarche qui vise à rendre durable ou plus durable une mobilité sans réellement, même si des éléments sont esquissés, demander aux individus ce que représente pour eux, en tant qu'individu l'évocation du vocable « durabilité » et/ou ce que des pratiques et de mobilité durable peuvent signifier en tant que principe, valeur, éthique ou tout autre formulation révélant un discours qualitatif. Or, si comme nous l'avancions précédemment, l'habiter de l'être là qui est au monde est composé de deux principales primarités que sont « *celle de l'être dans sa relation au monde, le sien (par sa construction territoriale) et celle de l'être dans sa relation à lui-même (par sa constitution ontologique)* » (Hoyaux, 2002), il est indéniable qu'il faille interroger la durabilité en ce qu'elle est pour chaque individu, au-delà d'un principe d'action.

C. La place du durable dans les justifications

C1. Importance relative du durable

Le durable comme catégorie de pensée est donc apparu à la lumière des entretiens comme une dimension très complexe, servant à la fois de norme/valeur³⁴ et de théorie pratique, ou encore, le plus fréquemment, considéré comme résultat d'actions non intentionnellement dirigées vers ce but. La « place » du durable est ainsi très flottante et peu « naturelle » pour les personnes que nous avons interrogées. Dans l'analyse des justifications nous avons pu mettre en avant que la dimension normative de ce modèle d'action est bien présente dans les discours, mais que celle-ci s'accompagne d'autres dimensions qui appartiennent à des ordres différents : le technique et le domestique, considérant par-là que le durable est aussi une théorie pratique du quotidien, un savoir pris comme « allant de soi » et approprié à différents niveaux de la vie quotidienne. Enfin dans les entretiens, les personnes ont aussi avoué ne jamais se questionner sur leurs pratiques en ces termes, ne pas y penser au quotidien, ce qui nous fait dire que si, d'un point de vue extérieur, les pratiques de mobilité peuvent être qualifiées de durable, alors c'est par le fruit du hasard (congruence entre des pratiques existantes et des indicateurs d'évaluation du champ scientifique). Nous allons donc nous attarder à préciser ce que sous-tendent ces trois statuts du durable que nous avons pu identifier dans les analyses d'entretien : le durable comme norme, le durable comme théorie pratique et le durable comme résultat involontaire, correspondant à des indicateurs scientifiques.

C1.1. Le durable comme norme

Dans ce contexte, le durable est un considéré comme un concept qui sert à évaluer l'action. Lorsque cette thématique est abordée dans la dernière partie de l'entretien, partie que nous avons appelée « herméneutique », visant à interpréter les mobilités représentées sur la carte à l'aune de la durabilité, les personnes se prêtent naturellement à cette évaluation qui est en même temps une auto-évaluation. L'une des manifestations de ce durable dans sa version normative est particulièrement saillante lorsque les personnes considèrent et évaluent la performance des modes de transport et de leurs pratiques spatiales en général. Les individus connaissent la dimension normative du durable et se représentent l'exercice de

³⁴ Nous distinguons la norme comme règle sociale, s'imposant plus ou moins à l'individu, de la valeur qui peut être une intériorisation de la norme mais qui a une dimension plus personnelle (elle est perçue comme personnelle alors que la norme a tendance à être perçue comme venant de l'extérieur et comme imposée). La norme intériorisée devient cependant une valeur et ne présume donc pas d'une prééminence de l'une sur l'autre.

l'entretien comme une évaluation (ils peuvent même, pour certains, ressentir de la culpabilité face au constat de leur mobilité « non durable »). La catégorie du durable est donc bien une norme, construite socialement et politiquement que l'épreuve d'entretien les conduit à utiliser comme étalon pour analyser leurs propres actions³⁵. De plus l'idée de norme renvoie également à une construction sociale qui s'impose aux individus. Cette dimension de l'imposition est également ressentie, de manière assez saillante dans le cas des périurbains, comme une règle de vie qui condamne ceux qui n'y participeraient pas. Les périurbains ressentent le poids de cette norme qui tend à les catégoriser comme ayant un mode de vie non durable, au regard de leur localisation dans l'espace. L'existence de cette norme est aussi vécue comme une dénonciation d'un mode de vie auquel ils aspirent et donc vécu comme une critique. Le durable comme norme est donc aussi une catégorie permettant de classer les individus dans la société : séparant ceux qui entrent dans la norme (les urbains notamment) et ceux qui n'y entrent pas (les périurbains). Le durable dont il est question dans la dernière partie de l'entretien est donc aussi considéré comme une attaque qui pousse l'individu à se justifier, à se sentir « solidaire » de ses voisins et à démontrer que cette norme est injuste. L'aspect normatif du durable a été souvent critiqué, considérant que cette norme pouvait et devait être critiquée. Nous retenons donc que le durable comme norme a été mobilisé par les individus pour évaluer leurs actions, pour se positionner par rapport à cette norme, mais aussi pour en faire la critique, considérant parfois que cette norme était certainement injuste.

C1.2. Le durable comme théorie pratique

Dans les entretiens, en parallèle du domaine normatif dont nous parlions juste avant, le durable a également été associé à un ensemble de connaissances acquises par les personnes qui constituaient un horizon pour les pratiques du quotidien, plutôt bien défini et partagé. Il s'agit des connaissances qui sont fabriquées à partir de l'intériorisation de la norme et en fonction du contexte quotidien. C'est pourquoi nous parlons de théorie pratique, dans le sens où les éléments cités par les personnes à qui l'on demandait de définir le durable étaient plutôt disparates, parfois même difficilement conciliables entre eux, mais dont les personnes avaient pourtant l'intuition³⁶ qu'ils appartenaient au domaine du durable. Les entretiens ont ainsi montré que la notion de durable n'est pas tellement fixée, mais qu'elle renvoie à une « myriade » de connaissances du quotidien, de connaissances « allant de soi » et de bonnes pratiques, qui sont classées par défaut dans cette catégorie : l'alimentation, les circuits courts, les déchets et le recyclage, les économies d'énergie et d'eau, la qualité du bâti et de son isolation, le jardin vivrier, le commerce équitable, le sport et l'entretien du corps³⁷, l'usage de modes doux, le traitement des pollutions, etc. La diversité des éléments qui ont pu être cités par les personnes nous montre bien que la catégorie du durable, au-delà de son aspect normatif a une consistance pratique et entre ainsi dans la vie quotidienne. Cependant, toutes ces petites actions, qui ont fait l'objet ou non d'un effort pour être mises en œuvre (nombre de ces actions ont tout simplement été apprises depuis l'enfance) sont associées à une logique du petit geste, qui, pour les personnes, n'est pas à la hauteur des enjeux planétaires (dont ils ont entendu parler en termes d'urgence et de catastrophe imminente). Ce type de « petits gestes » est finalement minimisé, considéré

³⁵ Cependant, si cette épreuve fonctionne c'est bien aussi du fait qu'implicitement ils font cette évaluation que l'entretien ne fait que révéler (et parfois provoquer).

³⁶ Il paraît important de nuancer cette notion d'intuition, notamment dans le cas de certains individus interrogés qui eux avaient, de par leur profession (écologues), une « vraie » connaissance du durable et de ses multiples dimensions. Cependant, si ces deux personnes ont constitué dans l'échantillon un contrepoint, il n'en reste pas moins que la majorité des personnes enquêtées n'avaient pas ces connaissances.

³⁷ Nous entendons par là les pratiques du corps qui sont mises en œuvre par les individus dans un environnement naturel ou campagnard (proximité de la nature) et qui sont valorisées pour ce qu'elles apportent en termes de santé. Ici la qualité de l'environnement, sa dimension naturelle et préservée est associée à la notion de santé dans des pratiques plus rares, en opposition à des pratiques quotidiennes qui les amène à rejoindre un milieu urbain plus pollué. On peut voir à travers ce type de pratiques qui sont citées une persistance des idées hygiénistes qui vont dans le sens du durable : préserver un environnement sain pour les habitants.

comme banal et donc comme insuffisant par rapport à l'ampleur que prend dans les discours médiatiques la problématique du développement durable. De plus, ces savoirs pratiques du quotidien ne sont pas fixés, ils évoluent d'une période de vie à l'autre, en fonction du contexte familial, spatial, etc. Le durable des petits gestes est donc parfois déconsidéré par le fait qu'il n'est pas réalisé par conviction, mais par habitude ou pour d'autres raisons que des raisons écologiques. Ce durable en pratique est mêlé avec d'autres notions telles que celle du bien-être, de la qualité de vie, de l'équité dans un sens faible du « donnant-donnant ». C'est pourquoi le durable comme théorie pratique est bien plus vaste que le durable dans sa version normative. On peut alors y voir une forme d'opposition de l'une par rapport à l'autre. Finalement, ce à quoi réfère la dimension normative est trop important pour être applicable dans la pratique (changement climatique, phénomènes mondialisés). Mais alors, la théorie pratique est en même temps plus vaste du point de vue des comportements qui sont reliés au durable de manière intuitive, mais aussi plus réduite que la norme puisque celle-ci préconiserait des changements de comportement qui ne sont pas effectifs dans la pratique.

C1.3. Le durable a posteriori

Nous entendons par là l'idée qu'un comportement en tant que tel peut être qualifié de durable au regard d'arguments « objectifs », c'est-à-dire appartenant de près ou de loin à la construction de modèles par les scientifiques ou les professionnels. Un exemple flagrant est le covoiturage, parfois pratiqué³⁸ depuis des années par les individus, et qui prend aujourd'hui un qualificatif de « durable » du fait d'un champ scientifique et professionnel qui l'a identifié comme « bonne pratique ». Ceci amène dans la situation d'entretien à ce que l'enquêteur affirme ou mette en exergue une pratique qu'il considère comme durable alors même que la personne, y compris si elle l'avait pratiquait auparavant ne l'avait pas identifiée comme tel. Cet écart entre les raisons pour lesquelles les personnes ont une pratique et la manière dont elles peuvent être après coup, ou dans un autre contexte, identifiées et valorisées comme durables est significatif de cette troisième dimension du durable qui émerge à la lecture des entretiens. En effet, le durable est aussi un construit de la recherche, qui passe dans l'entretien par l'entremise des représentations du chercheur. Ainsi se joue un dialogue intéressant entre les raisons premières de la pratique et la valorisation potentielle qu'elle pourrait apporter une fois identifiée comme durable. Il n'empêche que la pratique durable qui ne serait pas voulue comme telle existe et pose la question des conditions de son existence (dans quel contexte et selon quel système de justifications arrive-t-on à ces pratiques particulières, qui, si elles ne sont pas qualifiées de durable par l'individu, le sont dans le système de référence scientifique et professionnel). L'analyse des multiples dimensions de la justification des pratiques de mobilité a ainsi montré qu'il était relativement difficile d'établir une relation systématique entre une pratique pouvant être identifiée comme durable par le chercheur et sa qualification comme durable par l'enquêté. Ce troisième niveau de durabilité, que l'on aurait tendance à considérer comme celui le plus « scientifiquement » prouvé n'est pourtant pas systématiquement repris dans les discours des individus. Il y a donc, sans surprise, un décalage certain entre le jugement du scientifique et de l'individu en matière de durabilité, mais dans le cadre de notre hypothèse de recherche, considérant que la durabilité du périurbain dépend de la propension des individus à le considérer comme tel, cet écart prend toute son importance. Cette durabilité *a posteriori* ne doit pas être confondue avec celle qui serait évoquée parmi les raisons de l'action ou de la pratique.

Ces trois dimensions de la durabilité que nous mettons ici en avant ne sont peut-être pas les seules, et une lecture encore plus approfondie des entretiens aurait sûrement permis d'en identifier d'autres. Cependant, elles permettent de mettre en lumière la diversité des modes

³⁸ Il faut préciser ici que ce qui est pratiqué n'est pas le covoiturage (au sens du terme apparu dans les discours publics plus récemment) mais une pratique collective d'entraide, d'économie, qui prend aujourd'hui ce nom.

de relation entre durable et vie quotidienne, entre la norme du durable socialement admise et le système de valeurs, multiple, changeant, de la pratique des individus. Identifier ces trois types de manifestation du durable nous permet d'appuyer l'idée qu'il ne peut être suffisant, pour une compréhension de la dimension durable des pratiques des périurbains, de relever ce qui est dit sur le durable. Encore faut-il chercher à identifier le statut qui est donné à cette notion et la manière dont elle est intégrée dans l'action. C'est ce que cherche à faire la partie suivante.

C2. Être respectueux/Être conforme. Des conceptions pratico-intuitives de la valeur de durabilité

Poser la question de la place de la durabilité ne peut se réduire à une approche quantitative des pratiques que l'on peut qualifier de durables. Cette approche quantitative permet néanmoins de se forger une idée de son importance, même approximative, dans le champ du réel, c'est-à-dire ici, doublement, dans le champ des pratiques réelles et, indirectement, dans les dires relatifs à ces pratiques. Cependant, les dires ne nous renseignent pas uniquement sur ce qui est fait ou non et sur les circonstances mêmes de ce qui est fait. Ils nous renseignent aussi sur la « place qualitative », sur le statut de la durabilité dans les principes d'action qui sous-tendent celle-ci. En d'autres termes, la durabilité ou le durable sont-ils des valeurs ?

Deux questions alors se posent. Comment déceler la valeur durabilité dans les dires et les pratiques des individus ? Comment distinguer des pratiques durables, c'est-à-dire qualifiables comme telles de l'extérieur, par un observateur, qui auraient été faites par souci de la durabilité, de celles qui auraient été faites pour d'autres raisons ? D'une certaine façon nous postulons ici qu'une action renvoie à la valeur durabilité si c'est celle-ci qui exprime le mieux la justification de la pratique interrogée elle-même, pratique dans un sens extensif incluant les causes, les motifs de celle-ci et ses conséquences. Cependant, ainsi qu'indiqué dans la partie 1, l'idée de justification renvoie à deux cas :

- Justifier aux yeux d'autrui et dans ce cas la durabilité est une valeur en tant qu'elle est pensée comme reconnue comme telle par l'interlocuteur et il faut donc la dire, mais elle n'est que démonstration, communication, tentative de manipulation de l'interlocuteur, de l'enquêteur.
- Justifier à ses propres yeux (sans qu'il soit question de chercher à se justifier) et alors la valeur est une valeur d'action, qui ne renvoie en rien à autrui, et non une valeur de démonstration.

Concernant cette deuxième question et pour distinguer tant le premier cas énoncé du second que des cas relevant d'une pratique qui a toutes les apparences et qui n'est pas, par les discours, justifiée, il paraît opportun de mobiliser la différenciation qu'opère E. Kant entre des actions conformes au devoir et des actions respectueuses du devoir. De façon appliquée à notre thématique, on peut supposer l'existence de pratiques conformes à la valeur durabilité, d'autres qui seraient respectueuses de la valeur durabilité. On ajoute aussi des pratiques non conformes (et donc non respectueuses) de la valeur durabilité. Concernant ces dernières, il s'agit des pratiques qui ne sont pas durables, ni pour un observateur extérieur, ni pour l'acteur lui-même, objectivement³⁹ pourrait-on dire : n'étant pas conforme à la valeur de durabilité, elle ne peut en être respectueuse.

³⁹ La difficulté que nous n'aborderons pas ici porte justement sur le fait d'actions qui seraient objectivement durables : le champ sémantique que recouvre l'adjectif durable est si large, la durabilité étant évaluée de tant de multiples façons, incluant les conséquences directes et indirectes de l'action elle-même, jusque dans ses conséquences dernières si toutefois on peut en qualifier de cette manière qu'au final il est actuellement impossible de dire avec certitude si une action est véritablement plus durable qu'une autre. Nous réduisons ainsi la durabilité « objective » en fonction du niveau de connaissances mobilisées dans l'évaluation de la pratique par la personne qui la met elle-même en œuvre.

Une action conforme à la valeur durabilité, comme une action respectueuse de la valeur durabilité, est celle qui répond objectivement aux critères de durabilité (l'action permet d'éviter ou de limiter telle ou telle conséquence jugée négative, relativement à la préservation de la biodiversité par exemple). La différence entre les deux réside dans le mécanisme de délibération qui, dans un cadre donné défini par l'objectif poursuivi, a présidé à la mise en œuvre de cette action. Ainsi, une action est seulement conforme à la durabilité si elle répond, dans sa mise en œuvre, aux critères de durabilité mais si la délibération qui a provoqué sa mise en œuvre répond à d'autres critères que la seule durabilité, à d'autres motifs et d'autres motivations. Ainsi, un individu prenant les transports en commun plutôt que sa voiture pour des raisons liées à son porte-monnaie fait une action conforme au durable. En revanche, s'il prend les transports en communs plutôt que sa voiture pour réduire les émissions de gaz nocifs, c'est-à-dire par prise en compte de la valeur durabilité telle qu'il la conçoit à ce moment-là, sera dit respectueux du durable. En résumé :

- toute action respectueuse du durable est conforme au durable
- toute action non conforme au durable n'est pas respectueuse du durable
- certaines actions conformes au durables sont respectueuses du durables, certaines autres non
- une action non respectueuse du durable peut être conforme au durable ou ne pas l'être

Si l'on replace cette distinction dans la morale kantienne, avec laquelle on fait ici plus un parallèle qu'un cas d'application, Kant parle de conformité au devoir ou de respect envers le devoir (agir « par devoir »). Il s'appuie sur le concept de volonté bonne qui est la volonté d'agir par devoir et non simplement conformément au devoir car nos motivations ou nos vues intéressées peuvent rendre conformes nos actions sans qu'il y ait volonté d'agir par devoir.

Ce qui compte ici est la « volonté » de respecter la durabilité, volonté préalable à l'action, et non la simple conformité qui prend corps dans l'action elle-même, c'est-à-dire au moment où celle-ci se fait. Les motivations peuvent être de toutes sortes : agir par respect du devoir ou bien agir par plaisir, par souci économique, pour valoriser son image auprès des autres ou de soi-même, etc. Selon Kant, seule la première motivation, celle de l'action par respect du devoir, a « une valeur morale ». Autrement dit, il est nécessaire, pour connaître le statut que donne l'individu à la durabilité, comme valeur ou pas comme valeur, de faire une séparation entre les mobiles du devoir et les mobiles issus des inclinations.

Une précision doit cependant être apportée : « une action accomplie par devoir tire sa valeur morale *non pas du but* qui doit être atteint par elle, mais de la maxime d'après laquelle elle est décidée ; elle ne dépend donc pas de la réalité de l'objet de l'action, mais uniquement du *principe du vouloir* d'après lequel l'action est produite sans égard à aucun des objets de la faculté de désirer » (Kant, 1988). La morale kantienne relève, si on se réfère aux catégories de Max Weber, plus de l'éthique de la conviction que de l'éthique de la responsabilité qui, elle suppose, connaissance, notamment des conséquences de l'action, mais aussi calcul.

Il ne s'agit pas ici de chercher à connaître ou à évaluer la « valeur morale », en tout cas dans le sens kantien de cette formule, mais de savoir si la durabilité est une valeur, un principe d'action ou non qui, en deçà de la pureté⁴⁰ kantienne, permettrait de fixer des critères permettant d'évaluer la place que prend la durabilité dans les discours et, indirectement, dans les pratiques des individus interrogés.

Kant estime lui-même qu'il ne peut y avoir de preuve de la moralité d'une action : le concept de devoir ne peut pas être empirique car c'est lui qui sert de principe à toute évaluation morale et l'on peut toujours douter de la valeur morale de l'action. Or, une moralité fondée

⁴⁰ Kant a été critiqué sur ce point : plaçant la valeur morale à un degré inaccessible de pureté puisque nos inclinations nous sont des moteurs plus puissants pour l'action, il a été dit de Kant qu'« il a les mains propres, mais il n'a pas de mains » (Gide).

sur l'expérience, contrairement à ce qu'affirme Durkheim, aurait peu de poids : « *le devoir est si peu un objet d'expérience qu' (...) il est fort malaisé de citer un seul exemple certain de la pure intention d'agir par le seul devoir* » (Kant, 1988). Kant va plus loin disant que non seulement c'est « malaisé » mais, de plus, il est impossible d'avoir une certitude de la valeur morale : « *En fait, il est absolument impossible d'établir par expérience avec une entière certitude un seul cas où la maxime d'une action d'ailleurs conforme au devoir ait uniquement reposé sur des principes moraux et sur la représentation du devoir* » (Kant, 1988) et non, aussi, de motivations autres.

Par conséquent, et parce que les pratiques que nous analysons sont ancrées dans des contextes particuliers, parce que, aussi, nous n'avons pas accès aux réelles motivations des personnes, seulement à ce qu'ils nous en disent et ce que eux-mêmes veulent bien non seulement en dire mais en penser, une approche pratique de distinction entre actions conformes à la durabilité et actions respectueuses de la durabilité consiste à faire des secondes des cas particuliers des premières (comme chez Kant) mais en réintroduisant la possibilité de calcul a posteriori, par l'observateur (nous entrons-là dans ce que Kant appelle l'Anthropologie : « *l'Anthropologie est pour Kant la science de la nature humaine, telle qu'elle est donnée dans l'expérience et telle aussi qu'elle apparaît dans l'histoire* » (Kant, 1988). Notre recherche est donc du côté de l'anthropologie, non de l'éthique et vise, bien que cela soit pointé comme impossible absolument, à mettre en évidence la valeur d'une action du point de vue de son rapport à la durabilité comme principe, alors même que des principes de plaisir, d'économie, d'estime de soi auraient conduit à agir de même (s'il est difficile de distinguer si une action apparemment faite uniquement par devoir l'est effectivement, il est plus encore difficile de distinguer si une action qui, motivée autrement aurait été la même, a été faite seulement par devoir).

Ainsi, les actions respectueuses de la durabilité seront celles qui, conformes à la durabilité, pourront être supposées faites malgré les bonnes raisons qu'avait l'auteur de l'action de faire autrement. C'est le cas de toute action faite « malgré tout », malgré toutes les autres raisons que la simple valeur durabilité et qui auraient pu amener à faire autrement.

Les actions simplement conformes à la durabilité, qui ne sont donc pas respectueuses de celle-ci, seront celles qui auront été justifiées, dans les discours par une ou plusieurs bonnes raisons qui ne relèvent pas du respect de la durabilité.

Concernant les actions respectueuses (toujours dans le sens de faire par respect de la durabilité), deux exemples peuvent être donnés. Le premier est l'exemple de J1, qui a fait construire sa maison il y a 25 ans environ. Il relate cela et ses motivations.

« J1 : C'était l'époque en 85 où on a eu les premiers labels de performance énergétique. Ça s'appelait HPE. Haute Performance Energétique. Et donc j'ai été la première maison individuelle à l'avoir en Indre-et-Loire. HPE 4 étoiles. Je m'en souviens encore, il y avait une prime, et donc j'avais un chauffe-eau solaire thermodynamique, avec une pompe à chaleur... c'est une petite pompe à chaleur sur un panneau radiant extérieur, pour arriver à avoir ces étoiles en question. Et puis j'avais une bonne isolation de la maison, le ballon d'eau chaude en zone chauffée, enfin des petites bricoles qui faisaient que j'ai eu assez facilement ce label-là, et j'ai fait faire une étude thermique. A l'époque, 85, c'étaient les premiers qui se faisaient.

« Enq : Ah oui, c'est carrément innovant.

J1 : Une maison qui ressemble à une maison ancienne mais qui a des performances qui sont encore tout à fait valables.

Enq : Oui. Et... les explications, les éléments d'explication que l'on pourrait trouver justement au fait que tu aies cherché ce label, c'est...

J1 : Ah bah moi j'ai toujours été intéressé par les économies d'énergie. Si tu veux c'est que j'ai quand même quelques convictions, ça fait partie de mes convictions.

Enq : Ce n'est pas juste pour obtenir la subvention...

J1 : Ah non non non. J'étais...

Enq : *Ce n'est pas pour soulager ton porte-monnaie ?*

J1 : *Oh non. Parce que en fait j'étais... le retour était peut-être de 15 ans, donc...*

Enq : *Ouais. Voilà !*

J1 : *Comme tout d'ailleurs ! Il faut qu'il y ait quand même des convictions derrière. Je pense que sinon ce n'est jamais en soi rentable. Et puis bon je me suis bien intéressé aux aspects constructifs. J'ai des murs qui font 50 centimètres d'épaisseur. Bon à l'époque j'ai fait beaucoup d'erreurs parce que j'étais novice dans la question. Mais bon... j'ai fait ce que j'ai pu à l'époque.*

Enq : *Mais il y avait une intention, une volonté d'aller vers quelque chose.*

J1 : *Voilà.*

Enq : *Et quand tu parles de conviction, c'est bien une conviction c'est bien une conviction d'un certain respect... Alors même si c'est en 85, et que les choses ont évoluées, dans la culture ce qui est développement durable...*

J1 : *Ah oui... ça toujours été mon principe. »*

J1 indique clairement qu'il n'a pas agi ainsi pour des raisons relatives à son budget et ses ressources, même s'il mentionne une prime et sous-entend des dépenses d'énergies plus faibles. Il y a effectivement un investissement avec la possibilité d'un retour sur investissement, mais celui-ci est faible et lointain dans le temps. Il a œuvré par-delà un principe de rationalité économique là où beaucoup d'autres – sans doute la majorité – auraient cherché à minimiser les coûts. Il parle bien de conviction et de principe.

Il va même plus loin en soulignant implicitement que des subventions ne sont jamais suffisantes, « il faut qu'il y ait quand même des convictions ».

Ensuite, on peut douter de cette seule motivation. En effet, sans qu'il soit possible de le savoir, ni que lui-même le sache vraiment, il a peut-être plus agi de cette façon pour l'image qu'il a de lui-même ou qu'il cherche à avoir de lui-même (en général ou dans la situation particulière de l'entretien), même et surtout de façon inconsciente, ou pour faire plaisir à quelqu'un ou pour se valoriser aux yeux d'autrui...

Le deuxième exemple est relaté par I1 : elle parle de ses pratiques durables et, plus particulièrement, en ce qui concerne son jardin.

« I1 : Et puis, c'est toujours le côté où je veux pas utiliser de produits chimiques, ou le moins possible en tous les cas... donc... on n'a pas, alors ça a été... on peut se féliciter, je crois, parce que tout ce qui est maison neuve, quand même... »

Enq : *Oui ?*

I1 : *Terrain, tout ça, engazonné, tout. Donc y a beaucoup de mauvaises herbes, hein...*

Enq : *Hu-hum ?*

I1 : *... énormément, enfin c'est des herbes comme ça (elle montre) : on a tout enlevé à la main. J'ai pas voulu mettre une goutte de Glyphosate, de Roundup.*

Enq : *Et ça repousse pas ?*

I1 : *Eh ben non. Ah, non non.*

Enq : *Parce que moi j'ai essayé, mais c'est toujours...*

I1 : *On y a été, vraiment... On y a passé du temps ! Bon on n'a pas 1500 m² non plus ; on a 600 m², donc bon.*

Enq : *Ah ben quand même, parce que ça repousse vite.*

I1 : *Et dès qu'elles étaient toutes petites, on les enlevait. Pour éviter que ça graine. Mais pendant deux ans, quoi, pendant deux ans, on a tout enlevé à la main.*

Enq : *Là, je prends des notes pour moi, parce que moi ça se...*

I1 : *En fait j'ai... Bon et puis alors maintenant, y a peut-être un petit truc de temps en temps, mais on l'enlève, et franchement... c'est du gazon. C'est pas de la mauvaise herbe.*

Enq : *D'accord. Et là, c'est deux ans, j'imagine que...*

I1 : *Quelques week-ends. Quelques week-ends.*

Enq : *Ouais, ouais, non. Bravo.*

I1 : *Mais on a été... J'étais limite à craquer, quand même, hein. Passer son samedi et son dimanche à... à désherber... On en a marre, quand même, hein ! Surtout pour un truc que... enfin, mon conjoint, il était... pfffou...*

Enq : *Depuis il va plus au jardin. (rires)*

I1 : *Depuis il enlève plus. Donc toujours ce côté un peu produits chimiques qui me fait peur.*

Enq : *Ok, c'est votre entrée principale, un peu.*

I1 : *Ouais, c'est un peu, du coup, le côté professionnel, hein. La déformation, ou pas, enfin...*

Enq : *Bah défor... formation.*

I1 : *Oui, voilà. Formation. »*

Il est clair que, tout bien considéré, I1 aurait eu intérêt à ne pas agir ainsi qu'elle l'a fait. Il faut un certain niveau de conviction, bien qu'elle ait été proche de « craquer » pour non seulement choisir d'agir ainsi qu'elle l'a fait mais aussi tenir sur la durée malgré le caractère répétitif. Elle agit pour la durabilité des espaces. Néanmoins le doute subsiste si l'on cherche une valeur morale kantienne, dans la mesure où ses motivations semblent relever, aussi, de sa formation et de sa profession (elle est chef de projet dans un CRITT visant l'appui à la protection biologique et intégrée (biopesticides, biodiversité fonctionnelle, développement de méthodes durables). De plus, les motivations sont accentuées par une peur diffuse des produits chimiques. On peut donc douter de la pureté de son engagement pour la durabilité des espaces.

Dans les entretiens menés, apparaissent des motivations relatives aux pratiques. Parmi celles-ci, celle du respect de la durabilité peut être présente, elle apparaît dans les discours ou dans les pratiques examinées grâce au GPS. Cependant :

- Elle apparaît rarement.
- On peut toujours douter de la sincérité du discours.
- Elle peut apparaître comme renforçant d'autres motivations ou comme renforcée par elles.
- Il y a interaction entre la valeur « durabilité » et d'autres valeurs ou d'autres processus de pensée et de comportement (peur, apprentissage et savoir...).

C3. Compensation / conciliation : approche théorique

On peut supposer, au départ de l'analyse des mécanismes sous-jacents à l'action et préalables à celle-ci, une certaine cohérence, quitte à la remettre en cause : on ne peut pas présupposer l'individu comme totalement incohérent dans ses choix, que ceux-ci soient relatifs à ses déplacements ou à toute autre activité. Seul l'examen de la cohérence, dans ses différentes formes possibles ainsi que dans ses différents « lieux » possibles nous permet de comprendre la manière d'agir d'un individu dans un cadre donné et seul cet examen peut nous amener à conclure son inexistence.

Le premier problème est le niveau de cohérence. On peut distinguer une cohérence forte et une cohérence faible. Cette dernière consiste dans l'idée que dans un cadre donné (un ensemble d'actions, un ensemble de valeurs, un ensemble de paroles), aucun des éléments constitutifs de ce cadre ne contredit les autres (dans les actes et dans les conséquences de ces actes), n'amoindrit la portée des autres (dans les discours, dans les valeurs). La cohérence forte consiste dans le fait que non seulement les différents éléments du cadre donné ne se contredisent pas mais aussi qu'ils tendent tous vers la « même direction », vers un élément principe c'est-à-dire qu'ils soient complémentaires les uns des autres. De ce fait, cela suppose une hiérarchie :

- En ce qui concerne les valeurs, une valeur première.

- En ce qui concerne les actes, un objectif premier et tous les actes visent à atteindre cet objectif sans qu'ils soient contradictoires entre eux, même si individuellement, ils tendent vers la réalisation de cet objectif. Par exemple faire A permet d'atteindre X, faire B aussi, mais faire A et B ensemble peut ne pas être possible, ou bien A diminue l'efficacité de B ou inversement.
- En ce qui concerne la parole, il s'agit dans ce cas de montrer quelque chose et tout élément dit vise cette démonstration.

Dans la réalité des faits, une cohérence forte n'apparaît jamais et, de même, une cohérence faible n'est possible que dans un cadre très restreint. Dès que ce cadre est important, large, la capacité de mémorisation, de prise en compte, de gestion du temps, etc. conduit l'individu à ne pas pouvoir être totalement cohérent même faiblement.

La seconde question est celle du « lieu » de la cohérence, du cadre de référence de celle-ci. Dans cette recherche, nous devons considérer la cohérence :

- Dans les discours : est-ce que la personne veut montrer quelque chose à l'enquêteur ? Le problème de la cohérence des discours sur quelque chose (sur les pratiques de déplacement par exemple) est nécessairement reconstruction donc non pas cohérence a priori mais remise en cohérence *a posteriori*.
- Dans les pratiques : n'y a-t-il pas, de façon évidente et visible, des modalités d'actions qui semblent renvoyer à des valeurs contradictoires. A noter que l'analyse des pratiques via la connaissance que l'on en a par les GPS ne permet pas d'affirmer la cohérence ou son absence.
- Dans l'ensemble formé par les pratiques et les discours sur les pratiques : il est, là, possible de mettre en évidence la contradiction entre un discours (qui voudrait montrer combien pour la personne la valeur « durabilité » est importante alors même que les GPS ont mis en évidence le faible coût (en temps) et même le gain financier qui seraient consécutifs au fait de ne plus prendre sa voiture mais le train, alors même qu'elle est militante pour les transports doux (« Vélorution »).

La troisième question relative à la cohérence est l'ampleur du champ d'analyse : dans un cadre trop restrictif, il est aisé d'être cohérent (en fonction de telle fin, je mobilise tel moyen qui me permettent de l'atteindre) et dans un cadre trop large il est à la fois trop facile pour l'analyse de trouver des incohérences (sans que pour autant on puisse qualifier la personne d'incohérente, elle est nécessairement plus ou moins cohérente) et, d'autre part, ce faisant, la personne pourra toujours argumenter et justifier de l'existence d'une cohérence globale en situation.

Partant de ces trois questions fondamentales de l'analyse de la cohérence d'une personne, il nous est apparu nécessaire de distinguer des « postes » qui, tous, peuvent voir une dimension durable, c'est-à-dire que tous peuvent faire l'objet (en totalité ou en partie, d'une réflexion et de choix pour une plus grande durabilité de l'action de la personne). Est ainsi distingué un poste « déplacement » de l'ensemble des autres postes (alimentation, consommation, logement...).

Partant des questions précédentes, il nous a semblé judicieux de considérer deux cas.

Le premier cas, c'est-à-dire le premier mécanisme dans lequel et par lequel s'effectue la décision d'agir, est celui de la conciliation, le second celui de la compensation.

La conciliation est une délibération, interne à l'individu qui la fait, même si dans cette conciliation il peut prendre en considération des éléments relatifs à d'autres personnes mais toujours vu du point de vue du délibérant (on n'est pas dans une phase de négociation, sinon avec soi-même). Cette délibération est relative à un acte (et un seul) et aux modalités de sa mise en œuvre et fait la part des choses entre l'ensemble d'éléments à considérer, formé par les conséquences envisagée de cet acte, d'une part, et d'autre, part, par les convictions de la personne, dans une situation donnée (objectif à atteindre, contraintes, délai et urgence ou

non, choix des possibles... tels que considérés par la personne). La temporalité de la décision est de l'ordre de l'instantané, la délibération se fait « sur le vif », elle est quasi inconsciente, très intuitive (la connaissance des conséquences de l'acte est très réduite et, en tout cas, peu examinée), elle n'a d'ailleurs pas systématiquement, pour chaque acte, lieu. Dans nombre de cas, c'est l'habitude ou la routine qui a présidé à la mise en œuvre d'un acte. On doit cependant considérer que le « début » d'une habitude fait l'objet d'une délibération qui amène à concilier.

La conciliation se fait entre de multiples paramètres, que l'on peut supposer hiérarchisés :

- Le temps passé à cette action : il ne faut pas voir ce temps uniquement comme une dépense (même si c'est souvent le cas et peut amener à préférer la voiture aux transports en commun par exemple), la longueur de la durée peut être aussi synonyme de gain, de plaisir
- Le coût
- Le plaisir et le déplaisir (intellectuel, corporel, esthétique, moral...) de l'action
- L'intérêt (au sens large et non seulement financier) pour soi relativement à l'intérêt pour d'autres : par exemple perdre de son temps pour en faire gagner à quelqu'un d'autre
- Les valeurs entre elles
- Les valeurs relativement aux contraintes liées au contexte ou à la situation
- ...

Sur certains points, la compensation s'oppose à la conciliation :

- Alors que la conciliation se fait relativement à un acte, la compensation s'effectue nécessairement, au minimum, entre deux actes, voire plus. Par ailleurs, cette compensation, généralement entre plusieurs ensembles d'actes (ainsi, J1 nous indique qu'il a une piscine extérieure chauffée en Touraine, mais que sa maison est HPE) peut se faire, comme dans l'exemple précédent à l'intérieur d'un même poste, mais aussi en référence à plusieurs postes.
- Alors que la conciliation, se faisant sur le vif, est du domaine de l'action, la compensation est plutôt de l'ordre du discours, du moins du champ de la réflexion sur l'action et apparaît comme un mode de justification dans les discours recueillis.
- Alors que la conciliation, du fait de sa temporalité extrêmement rapide, est de l'ordre du non conscient (sauf s'il y a hésitation), la compensation qui peut aussi l'être se révèle, voire se construit dans l'épreuve de justification qu'est l'entretien : elle devient alors de l'ordre du conscient
- La compensation se fait sur une durée plus longue que celle de l'action ou même d'une série d'actions. L'exemple de J1 renvoie à une temporalité de l'ordre de la décennie.

On peut considérer deux modes de compensation :

- Ayant « bien » agi, je peux maintenant me permettre d'agir autrement (« moins bien »)
- Ayant pris conscience de la nature et des conséquences de mes actions que, au final, j'évalue négativement, j'essaie de me rattraper.

Conciliation et compensation ne sont pas exclusives l'une de l'autre : elles peuvent cohabiter chez un même individu, se renforcer ou se nuancer pour une même pratique.

C4. Des figures

Dans les pages précédentes, nous avons vu que les justifications recueillies, les explications données, toutes deux relatives aux déplacements et aux lieux, en un mot la mobilité,

permettent de saisir le rapport à l'espace des enquêtés, leur habiter comme déclinaison géographique du concept heideggérien. De là, il devient possible de dégager les contours de figures des modes d'habiter en analysant ce qui, dans les discours de justification de cette mobilité, caractérise les fondements de la conciliation dont font preuve les enquêtés. En réalité, l'enquêteur demande, au final, « pourquoi (et donc les raisons profondes, relevant du monde des justifications) n'avez-vous pas fait autrement (autre moyen de transport, autre moment...) ? ». Enfin, la personne est amenée à nous parler des justifications expliquant ce qu'elle fait ou pourrait faire qui entre, selon elle, sous le qualificatif de durable. Ce questionnement portait aussi bien spécifiquement sur les pratiques de déplacement que, plus largement, sur l'ensemble des pratiques quotidiennes. L'objectif ici, par une mise en perspective de l'ensemble des données quantitatives et qualitatives recueillies, fut de comprendre la place qu'occupe (ou non) la durabilité (celle entendue par la société et celle entendue par les enquêtés eux-mêmes) dans le système de justifications des pratiques mais surtout à déceler si des valeurs conditionnaient les pratiques, si celles-ci correspondaient à un respect vis-à-vis de normes en vigueur et si, dans un cas comme dans l'autre, n'apparaissaient pas des contradictions entre le discours et les pratiques.

L'élaboration de figures est une pratique fréquemment utilisée en sciences humaines et sociales afin d'exposer des résultats relatifs à une question de recherche, à l'observation et la compréhension, voire à l'explicitation d'un phénomène social comme le comportement en milieu urbain (Haircault et Mazzella, 1996), ou se rapportant à une réalité spatiale comme la ville (Chalas, 2001). Dans tous les cas, il s'agit d'un travail fondé sur un matériau obtenu grâce aux différentes techniques d'enquêtes (observation, questionnaires, entretiens). Recourir aux figures revient à reconnaître, de manière implicite, l'impossibilité de travailler par catégorisation, du fait de la complexité des objets sur lesquels travaillent les sciences humaines et sociales (aucun de ces objets n'entre totalement dans une catégorie, aussi englobante celle-ci soit-elle, et une seule).

Cette construction n'est donc ni une œuvre de catégorisation ni une volonté d'ériger une typologie dans laquelle on ferait entrer les populations étudiées. Il s'agit plus d'une représentation schématique et archétypale conçue pour illustrer notre propos et donner une position relative des individus par rapport à une ou plusieurs de ces figures. Dans le cadre de PériVia, nous sommes conscients que les objets mobilisés et les réalités sont trop complexes pour se laisser enfermer dans une simplification qui leur ôterait l'essentiel du sens que l'on y cherche. Toutefois, de manière inductive, c'est-à-dire suggérée par les entretiens, il est possible de construire une série de cinq figures (non exhaustive) caractérisant les capacités qu'ont, dans l'absolu, les individus pour s'adapter à un système changeant et ainsi œuvrer, dans le cadre des mobilités voulues durables, à un mode de conciliation. Ces figures ne reflètent pas tel ou tel individu et encore moins de manière monolithique et exclusive. Elles permettent de cerner les différentes postures avec lesquelles chaque individu jongle à des degrés variables pour justifier ces pratiques.

Tout au long du travail d'enquête, une constante a émergé : l'inscription spatiale de l'individu renvoie à un système complexe d'arbitrages, de préférences et de normes qu'impose la société à laquelle chaque individu appartient, mais surtout que s'impose l'individu à lui-même pour différentes raisons. Ainsi, la mobilité n'est pas uniquement la simple activation des potentialités de l'espace périurbain mais aussi l'actualisation d'un mode « de faire avec » des habitudes, des préférences, des aspirations, en un mot faire avec l'identité propre à chacun (héritages, éducation, philosophie de vie). Dans le cadre de cette recherche, l'élaboration des figures permet de prendre le durable non plus seulement comme une contrainte à laquelle il faudrait s'astreindre mais aussi comme une opportunité permettant de réaliser des aspirations identitaires. Alors, cette négociation, capacité à s'adapter à un système changeant revêt des formes plurielles, caractérisées par exemple, par le dédouanement, la culpabilité, la conciliation ou la compensation. Au final, cette recherche a permis de saisir

l'essentiel, c'est-à-dire de quelle(s) manière(s) l'idée de « développement durable » est pensée et pratiquée par les individus. Et ces manières renvoient aux caractérisations suivantes : Le consommateur et le maintien de son mode de vie, le « pauvre » et la notion d'effort, l'écolo et le militantisme à l'épreuve de son « faire avec », le dogmatique et ses principes à l'épreuve de son « faire avec » et enfin le « né avant-guerre » et la notion de gaspillage.

C4.1. Le consommateur et le maintien de son mode de vie

Cette première figure est marquée par une propension assez forte à ne pas être sensible à la nécessité de changement auquel l'invite la société et les politiques. Dans une approche anthropologique de l'espace, cette figure n'a pas de « corps médial » (Berque, 2000). C'est-à-dire que pour les individus concernés, il n'y a pas de conjonction des propriétés écologiques, symboliques et techniques avec le corps animal (attributs physiologiques propres à chaque individu et phylétiques) propres à l'espèce). Cette absence de somatisation, d'affectation de l'animal par le médial, se traduit par un désintérêt, presque total, à l'égard des significations « autres » (rapports, sphères) qu'ont leurs pratiques hormis celle de la satisfaction personnelle (F4). Le mode de vie suivi est jugé « bon » et les mobilités ne sont pensées qu'en termes d'efficacité (sous entendant l'idée de confort). D'une manière quelque peu caricaturale, cette figure pourrait se définir par deux principes : Toute réflexion sur ce mode de vie, sur la nécessité d'adopter une réflexivité vis-à-vis de son habiter est exclue. Toute possible modification de pratiques, si celle-ci est commandée par un principe normatif de durabilité, est perçue comme une source de contraintes personnelles et dès lors ignorée voire bannie. Toutefois, l'adaptation des pratiques est permanente, par d'infimes rectifications, non pas pour que celles-ci soient conformes à une norme extérieure ou à une découverte de sens mais seulement pour garantir la pérennité du mode de vie. À l'inverse des autres figures, le poids de ces rectifications est transféré sur la société et non sur soi (G1, G2). Ainsi, aucune culpabilité n'est ressentie dans la mesure où la charge que produit ce changement n'est pas causée par l'envie d'un nouveau besoin mais par une contrainte, extérieure, qui handicape la satisfaction d'un besoin considéré comme acquis, immuable et non négociable. La relation entre les individus et leur environnement (la « médiance ») n'est que de l'ordre de l'utilitaire. Malgré l'absence complète de rapport au durable, que celui-ci soit normé par la société ou intériorisé et qualifié par l'individu, cette figure n'est pas pour autant exclue de tout changement possible. Si elle n'en affiche pas la capacité et surtout le moindre désir, la nécessité fera loi et le régime de ce changement sera celui de la contrainte. Dès lors, mis devant l'obligation de modifier son mode de vie, la notion d'effort apparaîtra. Et celui-ci sera double : tout d'abord il portera sur une prise de conscience sur son mode de vie et des changements à y apporter pour cause de contrainte extérieure puis, ce même effort se portera sur le processus de négociation nécessaire pour adopter un comportement adéquat. Il s'agira pour les individus de cette figure d'entrer dans un régime de la négociation où il faudra accommoder aspirations individuelles et contraintes sociétales. Du point de vue du politique, il s'agira d'inciter au changement de manière habile pour que la compensation (non pas entre deux actes mais dans le cadre du système tout entier) soit apparente pour ces individus. Dans ce contexte, le rapport au durable, lorsqu'il émergera, sera de l'ordre du cahier des charges à respecter, par obligation. Mais en attendant, cette figure est caractérisée par une négociation absente où la satisfaction personnelle est mise en avant, de manière quasi exclusive. Celle-ci pèsera de tout son poids quand il sera question de changer de mode de vie et de modifier les pratiques.

C4.2. Le « pauvre » et la notion d'effort

La figure la plus facilement discernable dans les dires des enquêtés est celle « du pauvre » et ce bien qu'elle ne soit en rien la plus fréquemment évoquée ou la plus facile à décrire. Cette figure pourrait être une sous-figure de la précédente tant elle représente une sorte d'évolution où le changement, s'il demeure nécessaire, paraît être intégré, contrairement à

ce qui a été dit pour la figure précédente, dans le schéma de pensée. Toutefois, nous avons choisi de la présenter en tant que figure à part entière. Par « pauvre », nous entendons qualifier des individus n'ayant pas de facilités (d'ordre économique et/ou de définition de mode de vie) pour s'adapter à ce système changeant et ainsi inscrire leurs mobilités dans un cadre durable. Ces mêmes individus développent un fort sentiment de culpabilité au regard de leurs pratiques tout en revendiquant une opinion positive et favorable au « développement durable ». Cette culpabilité a un corollaire, « la notion d'effort ». Pour les individus représentatifs de cette première figure, le changement, nécessitant un effort considérable, ne peut relever que de l'incitation, généralement financière (D1, F4 et J6). Il y a donc, implicitement, une certaine forme d'appel à l'assistantat pour modifier ses pratiques. Cet assistantat est aussi présent dans la caractérisation d'un mode de vie consumériste où la réflexion sur « ce qui est bien » et « ce qui est mal » est déléguée à des personnes à même de penser pour les autres. Ce manque de réflexivité sur un mode de vie conduit à ne penser toute modification qu'en termes d'effort et surtout de coût tant d'un point de vue matériel que d'un point de vue philosophique. Toutefois, conscients de n'être pas « dans la norme », ces mêmes individus, dans le discours et dans la pratique, cherchent à contrebalancer ce sentiment de culpabilité en adoptant un certain nombre de pratiques domestiques qu'ils identifient comme relevant du durable (tri des déchets, chasse au gaspillage en énergie, etc.). Ces pratiques, ne nécessitant pas un trop grand effort et/ou étant déjà plus ou moins fortement accompagnées par les acteurs du territoire sans que, pour autant, les enquêtés en aient pleinement conscience, leur permettent de s'inscrire dans une conciliation. C'est donc sous le régime de la contrainte, que se dessine cette figure du « pauvre ». Cette contrainte est plus ou moins forte suivant la nature et les modalités de l'accompagnement opéré par les acteurs institutionnels (incitation financière, information, proposition de solutions de substitution, etc.). Dans l'ensemble cette figure est marquée par une négociation difficile où l'effort est mis en avant en tant que difficulté à surmonter et incapacité individuelle à s'engager vers le changement.

C4.3. L'écolo et le militantisme à l'épreuve de son « faire avec »

Nous avons qualifié la troisième figure inductive « l'écolo ». Celle-ci se caractérise par un certain militantisme. Les individus revendiquent une forte sensibilité au durable, dans une large gamme de leurs pratiques, mais plus particulièrement sur la question des transports en communs. Toutefois, cette éco-responsabilité se heurte à la réalité de l'offre territoriale ainsi qu'aux contradictions que fait apparaître la cartographie GPS de leurs mobilités (importantes mobilités professionnelles, fréquentations de territoires très éloignés du domicile, etc.). Premier point donc, la sensibilité et l'éco-responsabilité (le militantisme) relèvent tout d'abord du discours avant d'être effectives dans les pratiques. Autre caractéristique à noter, si le « pauvre » culpabilisait au regard de la non durabilité de ses pratiques, « l'écolo » lui, en termes de représentation de soi, valorise sa conduite responsable et ce malgré des pratiques contraires. Ainsi, si le « pauvre » a le sentiment de n'être pas la norme, « l'écolo », lui, a le sentiment d'être dans la norme ou en tout cas de s'inscrire dans une démarche qui lui assure, de facto, ce statut. Dans un cas comme dans l'autre, l'effet placebo est garanti à la moindre revendication de durabilité ou/et la moindre action. Très portés sur l'auto-évaluation, les individus de cette catégorie évoquent leurs pratiques « durables » en termes performatifs (N1 et T1), ce qui renforce cette idée de normativité. Il est alors possible de dire qu'aussi bien pour « le pauvre » que pour « l'écolo », le durable est une « norme » (dans le discours) et un système de normes (dans les pratiques). Cette figure, marquée par une adhésion ad-hoc au durable, n'est caractérisée ni par l'effort (contrairement au pauvre), ni par la valeur (contrairement aux deux autres figures). Si la capacité d'adaptation semble grande, l'inscription des pratiques dans un cadre durable est-elle discutable tant celui-ci ne relève pas de l'individu mais d'un cahier des charges plus ou moins imposé par la société ?

C4.4. Le dogmatique et ses principes à l'épreuve de son « faire avec »

Face à ces trois figures, qui ne sont en aucun cas des portraits extrêmes, opposés, deux autres émergent. Celles-ci partagent une caractéristique commune que l'analyse des enquêtes a permis de mettre à jour : les traces d'une économie domestique. Touchant l'ensemble des pratiques, cette économie domestique est régie par un système de valeurs. Dans les deux cas, l'effectivité de cette référence à une économie domestique est questionnée dans la mesure où cette interrogation permet non seulement de jauger la portée pratique des valeurs, principes de cette mémoire, mais aussi des éventuelles contradictions entre discours et pratiques auxquelles nous portons, dans cette recherche, une attention toute particulière.

Pour cette quatrième figure, c'est la notion d'héritage qui est centrale. Les individus de cette catégorie offrent le portrait de personnes adoptant une philosophie de vie héritée de principes humanistes et/ou religieux conduisant à un mode de vie assez rigoureux, non marginal, mais fortement conditionné par des valeurs. Dans un contexte changeant, le poids de ces valeurs et surtout le souhait de s'y tenir, amènent le dogmatique à se questionner de manière assez régulière sur ses pratiques (P5). Dotés d'une forte réflexivité, les individus de cette catégorie ne se réfèrent pas au durable normé, validé par la société, contrairement aux deux figures précédentes, mais à un « bon sens » ou à une « éthique ». Il est alors logique que, à l'inverse de la figure précédente, ceux-ci ne valorisent ni leurs pratiques en général, ni celles qui sont respectueuses d'un durable établi par la société. Ne culpabilisant pas ou ne cherchant pas l'excellence vis-à-vis des autres individus, le dogmatique n'a pas une représentation de soi en termes « performatifs ». Il fait ce qu'il juge bon de devoir faire, même si dans le détail, il peut admettre certains manquements au regard d'un durable normé, donc quelque part partagé, de gré ou de force. Ces manquements seront aussitôt minorés au regard d'une définition personnelle de ce qui est et n'est pas durable (dans le discours et les pratiques) à l'aune du système de valeurs suivi. Enfin, la notion d'effort est absente dans la mesure où les arbitrages ont été déjà rendus au nom de ce même système de valeurs ou que le mode de vie actuel – au moment de l'entretien – ne nécessite pas, selon ce même système de référencement, de modification notoire. Dans une future recherche, il serait intéressant d'introduire des variables et des contraintes fortes dans le cadre de la réalisation des pratiques mobilières ou autres afin d'identifier jusqu'où le système de valeurs des individus de cette figure peut être respecté.

Les individus concernés sont conscients de la manière dont ils habitent leur environnement et en quoi le fait d'habiter affecte celui-ci. Cette figure se caractérise par une capacité d'adaptation qui ne se réfère ni à un discours et ni à une norme mais à des valeurs.

C4.5. Le « né avant la guerre » et la notion de gaspillage

La cinquième figure est quant à elle, marquée par la répétition d'une économie domestique fondée sur la chasse au gaspillage. Celle-ci traduit un parcours chaotique, dû à des conditions de vie particulières comme la pauvreté ou l'expérience d'un conflit et ce qu'il fut vécu comme tel ou comme héritage familial. Par bien des aspects, cette figure pourrait être une sous-figure du dogmatique tant elle paraît semblable dans son référencement à une économie domestique. Toutefois, la trace de cette dernière s'inscrit ici dans une mémoire tout à fait singulière qui ne peut être celle de la figure précédente. Alors, cette dernière figure prendra le nom de « né avant la guerre ». Une précision est à apporter. Dans notre échantillon, aucun individu n'a ouvertement fait référence à des conditions de vie extrêmes, que cela soit dû à une pauvreté ou à des privations mais des enquêtés ont clairement fait référence à une économie domestique fondée sur un bon sens (V1) qui aujourd'hui serait synonyme de « chasse au gaspillage ». Ainsi, ce principe est perçu comme un « réflexe » (J3) que l'on tente de respecter soi-même dans ses pratiques et de transmettre aux membres de son foyer. Aujourd'hui, en dépit de contraintes de vie moindres voire en dépit d'une certaine profusion et facilité, ce mode de vie est toujours suivi, de manière la plus

stricte possible. Ainsi, toute pratique est passée au filtre de la notion de gaspillage. Dans ce contexte, les considérations liées au durable, et ce quels que soient les postes, ne relèvent pas de la nouveauté ou d'une certaine normativité mais du bon sens. Trier les déchets, consommer différemment, gérer les déplacements pour qu'ils soient les plus efficaces et efficaces possibles sont autant d'habitudes inscrites dans une économie de la rareté. En ce qui concerne le discours au regard du durable, alors que le dogmatique mettra en avant une certaine philosophie de vie, un choix assumé, le «né avant la guerre», mettra lui en avant une certaine habitude, «un bon sens», une « évidence ». Tous deux partagent, dans le discours, un relatif détachement vis-à-vis du durable et tous deux partagent un mode de vie le plus possible régi par un système de valeurs. Enfin, contrairement aux trois premières figures, la notion d'effort n'est pas perceptible en tant que telle, ni de manière négative (culpabilité), ni de manière positive (performance). Néanmoins, elle est présente dans la mesure où cette économie domestique héritée et revendiquée nécessite, elle, des efforts d'adaptation considérables pour ceux ayant connus ces douloureuses expériences. La négociation (l'adaptation au changement) s'opère sur une base largement définie par une « habitude », « un bon sens » où la débrouille en tant que « faire avec » et la réflexion permanente en tant que « sens à donner à chaque pratique et conditions nécessaires (ou pas) à leurs réalisations » cohabitent.

Ces figures mettent en évidence l'existence de tendances, conditionnant la capacité à s'adapter à un système changeant. Ainsi, les individus s'inscrivent dans deux grands types :

- Ceux qui tendent vers un mode de vie géré par des principes
- Ceux qui tendent vers un mode de négociation

Et ces deux tendances renvoient aux oppositions entre « valeur et effort » d'un côté et « culpabilité et dédouanement » de l'autre, qui s'agencent de façon très manichéenne ou au contraire de manière plus complexe, dans la justification des pratiques.

En effet, si « le dogmatique » et le « né avant la guerre » se réfèrent uniquement à des valeurs, « le pauvre », qui convoque lui la notion d'effort, et l'écolo, qui lui ne le fait pas, mobiliseront tous deux culpabilité et dédouanement avec plus ou moins de subtilité. Pour « le pauvre », la culpabilité sera celle de n'être pas dans la norme et le dédouanement, vis-à-vis de cette anormalité, se fera par certaines actions peu coûteuses, et seulement celles-là, pour être durable. En ce qui concerne « l'écolo », la culpabilité, non affichée, est tout de même présente dans la quête de performance, et donc de dédouanement perpétuel, dont il fait preuve pour se conformer au durable, tel que la société le nomme à un instant « t ».

Il va de soi que ces figures, ici esquissées, n'épuisent pas les possibles et seule une étude plus poussée, menée à la fois sur notre panel d'enquêtés et en mobilisant d'autres individus, pourrait permettre d'établir, avec plus de finesse, une généralisation.

Conclusion

Au terme de ce rapport de recherche et, donc, au terme du processus collectif de recherche que nous avons intitulé PériVia de manière à porter l'accent sur la possible durabilité de ce type d'espace qui recouvre de multiples réalités, nommé périurbain de façon nécessairement réductrice en ce qui concerne sa diversité, certains points méritent d'être soulignés, tant sur les méthodes que sur les connaissances acquises.

Le premier élément est d'ordre méthodologique. Le logger-GPS, technologie de plus en plus utilisée (Eaux, 2006 ; Dodier, 2009 ; Chardonnel, 2011 ; Depeau, 2011) pour connaître les déplacements en certaines circonstances de catégories de personnes bien ciblées, tient ses promesses lors de recherches portant sur des territorialités plus amples et sur des populations plus diversifiées puisque nous recherchions une diversité, qui est grande, des populations du périurbain d'une ville française d'ampleur régionale. La précision des données recueillies, leur fiabilité ainsi que celle du matériel utilisé, la facilité d'utilisation du boîtier GPS permettent un traitement individuel et statistique qui nous a amenés à clarifier certains des aspects pratiques du rapport à l'espace – périurbain, rural et urbain, à l'échelle du quotidien qui s'inscrit dans le territoire départemental comme à l'échelle nationale, pour certaines des personnes ayant acceptées de porter sur elle ce logger-GPS durant une semaine, parfois deux. Il faut cependant noter que le traitement des données informatiques recueillies a néanmoins obligé à un « nettoyage » relativement long et fastidieux, en partie automatisé, mais qu'il s'agirait de systématiser (Eaux, 2006), en vue d'améliorer la précision des tracés recueillis et des données chiffrées correspondantes, précision qui reste néanmoins, dans notre cas, malgré l'imperfection relative de ce « nettoyage », de grande valeur. Nous avons pu traiter statistiquement ces données : c'est notamment l'objet de la troisième partie de ce rapport, se plaçant volontairement « du côté des individus ». L'usage pour cela de la méthode du relevé GPS, à l'échelle individuelle, a permis de rompre avec la vision macroscopique et surplombante – responsable en partie des discours idéologiques dominants sur la soi-disant « anti-durabilité » périurbaine – en autorisant à observer et à analyser la réalité des pratiques spatiales périurbaines, avant d'en donner dans un deuxième temps, une véritable interprétation, en recourant notamment à la parole des enquêtés, aux représentations sociales et individuelles qu'ils véhiculent.

Le logger-GPS a aussi en partie tenu ses promesses dans la phase d'herméneutique : l'activation du discours des personnes enquêtées (ou la réactivation de celui-ci sur sa fin) ayant porté sur les pratiques a largement contribué à atteindre un niveau de justification par les personnes enquêtées, de leurs déplacements, nous amenant ainsi des éléments de compréhension de leur mobilité. En effet, le tracé des parcours effectués et répertoriés sur un fond de carte, du fait de sa grande précision, apparaît comme une véritable épreuve de vérité dans la mesure où, simultanément, il est présenté à l'auteur-même de la carte, la personne qui a effectivement fait ces trajets, et l'enquêteur lui demande, implicitement par cette simple présentation ou plus explicitement de justifier les éléments de mobilité qui ont amené cet ensemble de trajets. Cependant, bien que l'on ait pu constater cet effet de réflexivité très profitable au questionnement de départ et qui a permis les résultats dont la synthèse suit, il n'a pas fonctionné selon un processus mis en évidence dans une précédente recherche (EhEA) : la nette déstructuration du récit donné à entendre par un enquêté qui fonctionne non plus par mise en cohérence et donc linéarisation du propos qui ainsi prend la forme d'un récit mais par association d'idées, ce qui a permis dans le cadre d'EhEA d'explorer un niveau d'intimité rarement atteint. Nous en avons fait l'hypothèse, à l'origine du dépôt du projet auprès du PUCA. Cependant, les caractéristiques techniques de la carte obtenue par GPS et notamment sa très (trop) grande précision, associée sans doute à une foi trop importante dans la technique et l'appareillage qui ne peuvent ainsi être mis en doute, ne permettent pas à la personne regardant « sa » carte de vouloir en modifier certains éléments, il ne peut que se justifier – ce qui est l'objectif premier de l'enquêteur – mais non

pas se servir de cette carte comme d'un miroir déformant (elle est bien miroir mais non déformant) qu'il s'agirait, par la parole, de rendre plus réaliste.

Le deuxième point fort concernant les résultats de PériVia est la remise en question, voire la mise en cause de certaines idées portant sur le périurbain, communément admises par la société, y compris, pour certaines, par la communauté scientifique. Ainsi, il apparaît que le périurbain, pris comme géotype, dispose d'un potentiel de durabilité non négligeable qui relativise très nettement, sans toutefois les rendre complètement obsolètes, les discours fustigeant le périurbain dans son actualité, considéré comme responsable du report des zones agricoles plus loin encore des centres des villes, comme consommateur d'espace, comme générateur de flux par véhicules automobiles, comme vecteur d'une repli sur soi dans le pavillon déconnecté de l'espace l'environnant, etc. Tout ceci reste à prendre en compte dans la compréhension du périurbain. Cependant, notre propos relativise cela de deux façons. La première doit amener à considérer que, parce que le périurbain ne correspond pas à une réalité homogène, ni sur le plan spatial, ni sur le plan social, ni sur le plan du fonctionnement du territoire qu'il est censé recouvrir, ni encore sur le plan des modes d'habiter, la diversité à laquelle renvoie ce mot empêche d'avoir un discours aussi tranché, aussi anti-périurbain. Le deuxième élément qui relativise profondément ces propos décrivant le périurbain consiste à prendre en considération non pas le périurbain dans ce qu'il est mais dans son potentiel, sans toutefois rester en suspens dans ce qu'il n'est pas, mais en prenant en compte le fait que ce potentiel – et notamment le potentiel de durabilité des composantes de ce géotype – est déjà actualisé, sous certaines conditions, en certaines circonstances, par certaines personnes, pour en faire un territoire que l'on peut qualifier – un peu, un peu plus – de durable. La question qui reste à résoudre est celle d'une forme de systématisation des pratiques, extrêmement diversifiées de ces personnes en ces conditions et circonstances pour que, au final, le périurbain apparaisse comme durable non seulement de façon implicite pour ceux qui le pratiquent ainsi mais plus largement aux yeux de la société qui n'aurait alors plus tant à le décrier que de l'accompagner dans sa transformation vers un géotype qui, à la fois, est durable et permet la durabilité. Nous esquissons plus loin quelques pistes de réflexion sur les moteurs à envisager pour initier et rendre conséquent des changements individuels et sociaux en vue d'atteindre cette durabilité.

Le troisième point fort, découlant du premier, est la mise en évidence, au-delà de la très grande diversité des situations socio-spatiales des individus et des ménages, mais en deçà de l'homogénéisation forcée contenue dans l'expression « LE périurbain », d'une distinction qui apparaît, sur un plan statistique mais sur un échantillon sans doute trop étroit pour affirmer cela comme un résultat indiscutable, plus comme une hypothèse à vérifier dans la continuation de la recherche PériVia, entre au moins deux périurbains : un périurbain proche qui, pour le cas de Tours, forme une couronne qui entoure la banlieue, entre 10 et 20 km du centre de la ville et un périurbain lointain éloigné de ce centre de 20 à 60 km. Dans le premier on constate, notamment comparativement à la ville mais aussi à la banlieue proche, un nombre de déplacements et un nombre de kilomètres parcourus plus importants, en parallèle d'une utilisation de la voiture accrue, répondant en cela à l'image classiquement admise d'un « mauvais » périurbain, d'un périurbain peu durable du fait de sa configuration territoriale mais aussi du fait des périurbains répondant au stéréotype sous-jacent. Cependant, le périurbain lointain, lui, montre nettement que l'accroissement de la distance au centre n'est pas synonyme d'accentuation du nombre de kilomètres parcourus ni d'une utilisation plus poussée de la voiture : au contraire on constate une diminution de ces indicateurs pour les personnes habitant à plus de 20 kilomètres du centre. L'analyse de ce fait constaté, qu'il s'agirait là aussi d'étayer par des recherches à partir d'échantillons plus importants, pose cependant quelques interrogations. En effet, à partir du constat quantitatif effectué on peut en inférer le fait, outre la spécificité des personnes constituant notre échantillon et notamment celles qui habitent le périurbain lointain, qu'existe un mode d'habiter spécifique mais dont on doit dire immédiatement qu'il est sans doute lui-même

diversifié au point que l'on devrait utiliser l'expression au pluriel en ce qui concerne cet espace. Cependant, nous voulons en première approche pointer quelques questionnements généraux. Si les périurbains lointains se déplacent moins en voiture, moins souvent et pour des distances moindres, cela peut signifier deux choses que l'on peut schématiquement opposer :

- Soit on considère que c'est un choix d'habiter loin de la ville, bien que, pour beaucoup en y travaillant. Dans ce cas, que l'on devrait préciser en disant non pas que c'est effectivement un choix mais qu'il est vécu et ressenti comme tel, il faut, en première approche et avec de multiples réserves, admettre que les conséquences de ce choix font aussi partie des raisons prises en compte dans la délibération ayant conduit à ce choix, que celui a été fait en « toute connaissance de cause ». Alors l'éloignement implique des activités en lien avec l'environnement proche, des réseaux de sociabilité dont l'extension spatiale est relativement réduite, une organisation des activités et des déplacements telle qu'il y a recherche d'optimisation des déplacements et minimisation des coûts qui y sont liés... Dans notre échantillon, nous avons rencontré de telles personnes, affirmant cela en ce qui les concerne personnellement ou au niveau du ménage auquel elles appartiennent. Et la durabilité qui en découle, celle de leurs pratiques dans le territoire qu'ils ont choisi est, que ce soit de façon implicite ou explicite, assumée.
- Soit on considère que la situation de ces individus et de leur famille n'est pas à proprement parler un choix (quoiqu'il soit extrêmement rare que le réseau de contraintes tissés autour de ces personnes soit tel qu'aucun choix n'est envisageable et que n'existe qu'une « solution » socio-spatiale), en tout cas qu'il n'est pas vécu comme tel et qu'au final la somme des contraintes qu'impose leur situation spatiale, la localisation de leur logement en fonction des diverses activités qu'ils sont tenus de faire et celles que par choix, ils font. Dans ce cas-là, la durabilité de leur pratique n'est qu'une conséquence de leurs pratiques qui sont elles-mêmes une conséquence du système de contraintes qui les enserrant. On rejoint ici la figure du « pauvre » mais il ne peut être question d'inverser le propos : si l'on peut effectivement conclure de ce qui précède que, malgré eux, les « pauvres » ou les contraints sont durables parce qu'ils n'ont pas les moyens d'avoir des pratiques non durables, on ne doit surtout pas en induire que pour atteindre une durabilité des territoires, il faudrait faire en sorte que la catégorie « pauvre » soit numériquement plus importante et exclue des villes centres... d'autant que l'on ignore ce que produirait un accroissement numérique de cette catégorie par les effets de composition que cela pourrait entraîner, conséquences qui pourraient aller à contre-courant de la durabilité recherchée de ces territoires.

Dans un quatrième point, et pour examiner ce qui précède plus en détail, nous pointons ici l'importance d'une analyse des entretiens structurée par l'idée de transition périurbaine, construction intellectuelle non nécessairement représentative de la réalité actuelle ou passée de chaque individu, mais élaborée comme si, pour chacun d'eux, il y avait un « avant » et un « après » ou une capacité, là aussi actuelle ou passée, de se projeter dans le périurbain. Le passage d'une situation spatiale à l'autre ou le décalage entre une situation vécue et une situation représentée conduit à considérer autrement sa mobilité et son habiter. La compréhension du déroulement du processus de changement permet de cibler ce qui joue dans les choix et dans les adaptations que les personnes mettent en œuvre. Cette notion de transition, pertinente pour traiter de l'idée d'un changement vers une mobilité et un mode d'habiter « durables » s'applique aussi à l'idée de durabilité : l'avant est alors la situation non

durable, l'après est plus durable, au moins potentiellement. L'analyse du seuil entre les deux états et celle du passage d'un état à l'autre, que ce passage soit graduel ou brutal, qu'il se fasse en continuité dans la trajectoire de l'individu ou par une rupture, révèlent la complexité des justifications données par les individus. Cette complexité est le reflet de celle des mécanismes en jeu et de leur interaction. On relève tout particulièrement :

- d'une part, le rôle de l'habiter, c'est-à-dire l'ensemble des facteurs actuels, virtuels et potentiels expliquant le fait qu'un individu soit ici aujourd'hui, et, ainsi, donnant sens au *ici et maintenant* qui caractérise l'habiter d'un individu au moment de l'enquête. Il apparaît aussi que la spatialité, lorsqu'elle est reconfigurée par une modification de la situation de l'individu, participe, comme référent à l'aune duquel sont évaluées les situations potentielles, au choix qui sous-tend cette modification. D'autre part, dans ces choix, l'identité spatiale se trouve également reconfigurée. Les référents changent, certains lieux du passé peuvent perdurer dans la spatialité périurbaine, de nouveaux interviennent. Se jouent à la fois des arbitrages d'ordre pratique, mais aussi d'ordre symbolique.
- d'autre part, le rôle de la *mobilité dans cette transition périurbaine*. La mobilité d'un individu, par laquelle il maîtrise les distances définit, en partie, son habiter périurbain, dans ce qu'il a de nouveau par rapport à une situation antérieure comme dans l'inscription de celui-ci dans sa trajectoire. Ainsi, c'est par les éléments caractérisant sa mobilité (déplacements et motilités) que l'individu va justifier son choix de localisation dans le périurbain. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine s'exprime ainsi de deux manières différentes : elle est, d'une part, un organisateur de la spatialité nouvelle et, d'autre part, un facilitateur de la transition comme ensemble d'habitudes qui peuvent perdurer et de compétences. Les discours récoltés sur la mobilité et les tactiques qu'elle engendre montrent que la mobilité n'est pas tant considérée par l'individu et à considérer par le chercheur ou les acteurs institutionnels de l'organisation des territoires comme un « prix à payer » mais comme un levier d'ajustement des pratiques au quotidien, reflétant des arbitrages et des choix qui laissent une place aussi au refus de se déplacer.

Un cinquième point fort est celui de la capacité et de la nécessité pour les individus de concilier. Parce que, d'une part, le territoire fonctionne, sans doute pas de façon optimale mais globalement de façon plus ou moins satisfaisante et parce qu'il faut faire avec, parce que, d'autre part, les individus, justement, font avec celui-ci, parce qu'ils ne peuvent pas ne pas avoir certaines pratiques, tant celles liées au travail qu'aux différentes sphères mises en avant, et parce qu'ils ont des valeurs ou du moins des éléments de références (valeurs, exemples, modèles, habitudes) sur lesquels ils assoient leurs pratiques, les individus sont amenés à, sans cesse, concilier ce qu'ils font (et comment ils le font) avec ce qu'ils voudraient faire (et comment ?) et ce qu'il leur est possible de faire ; à concilier avec leurs souhaits et ceux des autres ; à concilier avec leurs attentes et ce que leur permet le territoire ; à concilier entre les temps impartis à chaque activité y compris celle de se déplacer. Nous avons explicité précédemment ce que nous entendons par conciliation. Nous souhaitons faire ressortir ici le fait que ces conciliations sont quasi continues, en dehors de pratiques qui relèvent de routines. Elles sont un mode majeur de faire avec l'espace, avec ce que propose ou non, en ce qui nous intéresse, les territoires périurbains, tant en termes d'équipements et plus largement d'aménités, qu'en ce qui concerne les possibilités de se déplacer. La conciliation, telle que nous l'avons élaborée conceptuellement, dépasse, en la précisant, l'idée de « faire avec » : elle est un « faire avec » multiple dans le sens où elle permet, si le processus de délibération qu'est la conciliation aboutit, de faire avec de multiples éléments de l'espace, y compris des éléments contradictoires. Elle englobe les

multiples « faire avec » qui émergent de ce que propose le territoire mais croisé avec ce que veut l'individu. Par ailleurs, alors que la conciliation se fait, de façon plus ou moins implicite, dans l'action-même, donc généralement dans une temporalité brève, la compensation ne se situe pas dans le même registre, elle apparaît plutôt comme une reformulation a posteriori de choses de natures différentes faites à des moments différents, reformulation sans doute provoquée par le protocole d'enquête mis en place. Face à l'injonction au durable émise de multiples manières par la société, face aux injonctions que la personnes se fait elle-même, c'est-à-dire le système de valeurs qui sous-tend toutes ses actions, généralement de façon implicite, système qui est sans cesse contredit par les contraintes, par la réalité des faits, et donc de façon synthétique face au problème insoluble d'une rencontre « parfaite » entre l'idéalité des valeurs et leur mise en pratique dans un environnement changeant et contraignant, la compensation renvoie à l'idée de la recherche d'un équilibre tel que la personne se reconnaisse elle-même dans ses valeurs et, en même temps, dans l'application de celles-ci dans les pratiques qui sont les siennes dans un contexte qu'elle ne maîtrise pas. Ainsi l'image qu'elle a d'elle-même est suffisamment positive pour que, à une échelle temporelle longue et sur des champs de pratiques différents, la personne atteigne cet équilibre, qui reste changeant et instable.

Dans ces systèmes de délibération et d'action que sont la conciliation et la compensation, la valeur durabilité, parmi d'autres valeurs, entre en ligne de compte. À la lumière des entretiens, le durable, comme catégorie de pensée, est apparu à l'image d'une dimension très complexe, servant à la fois de norme/valeur et de théorie pratique, ou encore, le plus fréquemment, considéré comme résultat d'actions non intentionnellement dirigées vers ce but. La « place » du durable est ainsi très flottante et peu « naturelle » pour les personnes que nous avons interrogées. Dans l'analyse des justifications nous avons pu mettre en avant que la dimension normative de ce modèle d'action est bien présente dans les discours, mais que celle-ci s'accompagne d'autres dimensions qui appartiennent à des ordres différents : le technique et le domestique, considérant par-là que le durable est aussi une théorie pratique du quotidien, un savoir pris comme « allant de soi » et approprié à différents niveaux de la vie quotidienne. Enfin dans les entretiens, les personnes ont aussi avoué ne jamais se questionner sur leurs pratiques en ces termes, ne pas y penser au quotidien, ce qui nous fait dire que si, d'un point de vue extérieur, les pratiques de mobilité peuvent être qualifiées de durable, alors c'est par le fruit du hasard (congruence entre des pratiques existantes et des indicateurs d'évaluation du champ scientifique). Cela renvoie à la partition que nous pouvons faire, schématiquement et idéalement, entre des pratiques que l'on peut qualifier de durables et qui sont effectivement conformes à la durabilité bien que ce soit d'autres éléments qui ont poussé ou incité la personne à agir comme elle a agi et d'autres, tout aussi durables dans l'empreinte qu'elles impriment à la société et à la dimension spatiale de celle-ci, mais qui sont faites par respect de la durabilité. En ce dernier cas, la durabilité est alors explicitement une valeur, au sens plein du terme de « ce qui a à être », dans les autres cas non. Il faut cependant bien considérer que ce respect de la valeur durabilité n'est pas souvent présent dans les discours des personnes enquêtées et qu'il s'agit plutôt, dans la continuation de ce travail de recherche, d'envisager les éléments de réflexion qui pourraient être pris en compte dans la délibération relative aux pratiques qui, bien que ne ressortissant pas de la valeur durabilité, permettrait de tendre concrètement vers une durabilité une durabilité pratique. Une hypothèse majeure peut ici être formulée : la venue d'une société durable ou, plus spécifiquement, d'un périurbain ou d'une ville durables n'est possible que si des moteurs du changement sont mis en place. La dichotomie, signalée par ailleurs, entre le durable comme système technique et le durable comme relevant des sciences humaines et sociales placerait cette réflexion non sur l'outil mais sur le couplage entre la capacité, l'envie et l'intérêt des individus à utiliser ces outils, d'une part, et, d'autre part, l'utilisabilité individuelle et sociale de l'outil, sa capacité à être reçu, retenu positivement. Plus finement, les entretiens menés, sans que cela ait fait l'objet d'investigations plus poussées puisque cela n'entraîne pas dans le cadre spécifique de PériVia, ont permis d'avoir des indices concernant

l'existence de moteurs du changement, vers une durabilité des territoires, et leur capacité/efficacité à provoquer le(s) changement(s) attendus et souhaités. Ces moteurs, du côté de l'individu, relèvent du porte-monnaie (cette image visant à désigner ce qui relève de l'intérêt personnel de l'ordre du matériel), des affects (l'attachement à certains lieux pouvant amener à en prendre soin), de l'agir personnel et des principes qui le sous-tendent (l'éthique), de l'agir collectif ou de l'agir personnel en tant qu'il se réfère à un collectif et les principes qui le sous-tendent (le politique). Du côté du territoire en tant qu'espace, ces moteurs renvoient à l'offre et, en tant que spatialisation de normes (qui s'adressent aux individus), l'incitation, l'empêchement relatif (ou incitation à ne pas...), l'obligation, l'interdiction.

Cependant, cette hypothèse de moteurs du changement social et spatial visant à une durabilité accrue des territoires comprise comme ce qu'en font les individus, devrait amener à considérer un large panel de situations. Un point de départ pourrait être les différentes figures – et peut-être d'autres encore – mises en évidence dans la partie 4 du présent rapport, figures dont la construction ne relève ni d'une volonté de catégorisation, au contraire, ni d'une réduction simpliste de la diversité de la réalité, mais plutôt d'un procédé inductif de mise en évidence de « traits (comme on parle de « traits de caractère » – des modes d'habiter en analysant ce qui, dans les discours de justification de cette mobilité, caractérise les fondements de la conciliation dont font preuve les enquêtés, en pointant, si le cas est possible, la durabilité mise en œuvre ou non dans les pratiques. Nous avons ainsi construit une série de cinq figures, série qui pourrait être augmentée, caractérisant les capacités, au moins potentielles, qu'ont les individus pour s'adapter à un système changeant et ainsi tendre, dans le cadre des mobilités voulues durables, mais aussi de modes d'habiter plus conformes à cette norme, vers des pratiques souhaitées. Le travail d'enquête a fait émerger une constante : l'inscription spatiale de l'individu renvoie à un système complexe d'arbitrages, de préférences et de valeurs personnelles, de normes qu'impose la société, mais aussi que s'impose l'individu lui-même, dans un jeu d'intériorisation de normes extérieures et d'extériorisation de valeurs personnelles. Ainsi, dans le cadre choisi dès le départ du projet de recherche PériVia mettant au centre de la réflexion non l'individu, non plus le territoire mais le couplage des deux, la mobilité n'apparaît pas comme la simple activation des potentialités de l'espace, en l'occurrence périurbain mais applicable à tout type d'espace, mais aussi l'actualisation d'un mode « de faire avec » des habitudes, des préférences, des aspirations, en bref faire avec l'identité propre à chacun (héritages, éducation, philosophie de vie...). L'élaboration des figures permet de prendre le durable non plus seulement comme une contrainte à laquelle il faudrait s'astreindre mais aussi comme une opportunité permettant de réaliser des aspirations identitaires. La négociation, qui est capacité à s'adapter à un système changeant et à faire avec lui, que ce soit sous la forme de la conciliation ou celle de la compensation, revêt des modalités plurielles : le dédouanement, la culpabilité, la conciliation ou la compensation. Au final, cette recherche a permis de saisir l'essentiel, c'est-à-dire de quelle(s) manière(s) l'idée de « développement durable » est pensée et pratiquée par les individus. Ces manières sont synthétisables et distinguables les unes par rapport aux autres autour des cinq figures que sont :

- Le « consommateur » et le maintien de son mode de vie descriptible dans ses grandes lignes par sa propension marquée à ne pas être sensible à la nécessité de changement auquel l'invite la société et les politiques : le mode de vie pratiqué est jugé comme « bon » et les mobilités sont pensées en termes d'efficacité, de confort, de facilité et d'intérêt. Pour le représentant de cette figure, la réflexion sur son mode de vie et sur la nécessité d'adopter une réflexivité vis-à-vis de son habiter est perte de temps et évacuée. Il en découle que toute modification des pratiques, si tant est que cette modification n'apporte pas un surcroît d'efficacité ou de confort ou encore pérennise la situation dans ses grandes lignes, que cela soient commandées ou non par un principe normatif de durabilité, est perçue comme source de contraintes

personnelles et est ignorée voire bannie. Malgré l'absence de rapport au durable, pour cette figure, il n'est pas inenvisageable de penser des moteurs du changement qui aillent à la fois dans le sens de la pérennisation de ce mode de vie et dans le sens d'une durabilité accrue.

- Le « pauvre » et la notion d'effort : les individus ainsi figurés n'ont pas les facilités d'ordre économique et/ou de redéfinition de mode de vie pour inscrire leurs mobilités dans un cadre durable. Ils développent alors un fort sentiment de culpabilité au regard de leurs pratiques tout en revendiquant, parfois, une opinion positive et favorable au « développement durable ». Cette culpabilité a un corollaire, « la notion d'effort ». Pour les individus représentatifs de cette figure, le changement, nécessitant un effort considérable, ne peut relever que de l'incitation, généralement financière qui peut ainsi apparaître là comme l'un des moteurs possibles du changement, pour des individus qui, cherchant une certaine reconnaissance sociale et leur inscription dans une société changeante et normative, adhèrent et mettent en œuvre les pratiques ne demandant pas d'effort. On pourrait aller jusqu'à considérer qu'un « terreau » favorable est présent.
- « L'écolo » et le militantisme à l'épreuve de son « faire avec ». Les représentants de cette figure renvoient d'abord à un certain militantisme et la revendication d'une forte sensibilité au durable qui se traduit dans une large gamme de pratiques et – mais il faut sans doute y voir un effet de l'entretien – particulièrement sur la question des transports en communs. Cependant, l'« écolo » doit concilier cette revendication (qui est aussi revendication d'une certaine image de soi en accord avec le sentiment d'être dans la norme) avec la réalité de l'offre territoriale. Le heurt, lié à la différence entre le fait et l'idéal, se traduit par les contradictions entre la cartographie GPS et le discours tenu. Pour cette figure, le « terreau » est bien présent, les moteurs pourraient être l'incitation et l'image de soi.
- Le « dogmatique » et ses principes à l'épreuve de son « faire avec ». Pour cette figure, l'ensemble de valeurs, érigé en système, qui sous-tend ses pratiques, l'amène à requestionner, à évaluer ses propres pratiques, via des moments et une capacité de forte réflexivité. Une idée précise de leurs actes et de leur situation amenant à considérer sans concession leur mode d'être et leur mode d'habiter leur donne un « sens moral » qui renvoie au bon sens et non à l'image de soi vue par soi-même ni par autrui. Le moteur du changement pourrait renvoyer à l'idée d'éducation des bonnes pratiques sous-tendue par une forme de rationalité éthique (c'est bien d'agir ainsi, parce que...).
- Le « né avant la guerre » et la notion de gaspillage. Pour lui, toute pratique est passée au filtre du gaspillage qui renvoie au bon sens mais qui est d'abord de l'ordre du réflexe, des habitudes acquises ou héritées et qui sont à transmettre comme mode de vie relevant de l'évidence, par opposition à la notion d'effort évoquée précédemment.

Le passage, toujours problématique, d'éléments de connaissance vers des éléments de réflexion tendue vers l'action – en bref ce que certains nomment l'opérationnalisation – devrait continuer cette recherche, notamment par l'examen approfondi du croisement à opérer entre nos figures et des moteurs changements qui restent à préciser mais qui sont à chercher tant du côté des individus que du côté du territoire.

Bibliographie

- ATU37, 2009, *Les gares TER dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle. Synthèse générale sur le potentiel d'urbanisation autour des gares TER et leur attractivité*, 76 p.
- Aubertel P. et Bonnet M., 2006, « Questions à propos de la mobilité durable », in *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France
- Bailleul H. et Feildel B., 2011, « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in Depeau et Ramadier, *Se déplacer pour se situer. Places en jeux, enjeux de classes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 25-55
- Bain P., Maujean S. et Theys J., 2008, *Agora 2020 : vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherches ?*, rapport MEDD
- Bassand M. et Brulhardt M.C., 1980, *Mobilité spatiale*, Ed. Georgi
- Bassand M. et Kaufmann V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ? », in Bonnet et Desjeux, *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, pp. 129-140
- Bauer G. et Roux J. M., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil
- Berque A., 2000, *L'écoumène, introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin
- Boltanski L. et Thévenot L., 1991, *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard
- Bourdieu P., 1993, *La misère du monde*, Paris, Le Seuil
- Boutinet J. P., 2005, *Psychologie des conduites à projet*, Paris, PUF
- Cailly L., 2004, *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation*, Thèse de Doctorat, Université F. Rabelais, Tours, 459 p.
- Cailly L., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genres », *Norois*, n°205, Vol. 4, pp. 67-80
- Cailly L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, 13.05.2008, <http://espacestemp.net/document5093.html>
- Carpentier S., 2007a, "Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ?", *Articulo.ch - revue de sciences humaines*, n°3
- Carpentier S., 2007b, *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine : l'exemple du Luxembourg*, Thèse de doctorat, Université Strasbourg I
- Castel J. C., 2007, « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain », *Annales de la recherche urbaine*, n°103, juillet 2007, pp. 89-96
- Cavin J. et Bourg D., 2010, « Deux conceptions de la durabilité urbaine : ville prométhéenne versus ville orphique », in Paquot T., *Philosophie de l'environnement et milieu urbain*, Paris, La Découverte
- Chalas Y., 2001, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos
- Chalas Y., 2001, *La ville contemporaine*, Paris, Cercle d'Art

- Chardonnel S., 2011, « Projet TRACES : évaluation comparée de l'apport de l'assistance GPS aux enquêtes de mobilité », *Communication au séminaire Urban Fabrik*, Grenoble, 07/12/2011
- Chevrier S. et Sauvage A., 2006, « Plein cadre. Les cadres internationaux à l'épreuve du déplacement », in Bonnet et Aubertel, *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 175-182
- Cordobes S., Lajarge R. et Vanier M., 2010, « La prospective d'un tiers espace, le périurbain », *Territoires 2040*, DATAR
- Courgeau D., 1988, *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, Editions INED
- Daly H. E., 1996, *Beyond growth. The economics of sustainable development*, Boston, Beacon press
- Darris B., 2006, « La mobilité du temps libre », in Bonnet et Aubertel, *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 193-202
- Depeau S., 2011, « À la recherche des espaces invisibles de la mobilité : usage, apports et limites des techniques GPS dans l'étude des déplacements urbains à l'échelle pédestre », *Communication au séminaire Urban Fabrik*, Grenoble, 07/12/2011
- Direction Régionale de l'Environnement Centre, 2010, *Actualisation 2010 du Profil Environnemental Régional*, DIREN
- Direction Régionale de l'Équipement Centre, 2007, *Diagnostic foncier en région Centre*, DRE
- Dodier R., 2007, « Vivre les espaces périurbains », *Noréis*, n°205, 2007-4
- Dodier R., 2009, *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université du Maine, <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00430480>
- Dureau F. et Lévy J. P., 2002, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 412 p.
- EhEA, 2008, *Espaces habités et espaces anticipés : qualification de l'espace*, Rapport de recherche ANR, http://citeres.univ-tours.fr/compo.php?niveau=ipape&page=p_ipape/ipape_online
- Enaux C., 2006, « ItiRestitution : analyse spatio-temporelle des données GPS pour la restitution des parcours et des arrêts du déplacement », <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00563661/en/>
- Estèbe P., 2004, « Quel avenir pour les périphéries urbaines ? », *Esprit*, mars-avril 2004, pp. 82-96
- Feildel B., 2010, *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Thèse de doctorat, Université François Rabelais, Tours
- Feildel B. et Martouzet D., 2011, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : perspectives pour le ménagement des espaces de vie périurbains (le cas tourangeau) », *Communication au 48^{ème} colloque ASRDLF*, Schœlcher, Martinique, 6, 7 et 8 juillet 2011
- Fondation des Villes, 2002, *Étude bibliographique sur les territoires et le développement durable*, Rapport final, PUCA
- Haircault E. et Mazzella S., 1996, « Femmes et hommes retraités : des figures urbaines de mobilité circulante », *Recherches féministes*, vol. 9, n°2, pp. 137-146

- Hoyaux A. F., 2002, « Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : Introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter », *Cybergeo*, n°216
- Iglésias M. et Pini G., 2007, « la ville compacte : un modèle de mobilité durable ? », <http://www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/La%20ville%20compacte%20iglesias.pdf>
- INSEE et Direction Régionale de l'Équipement Centre, 2009, *Déplacements Domicile-Travail en région Centre 1999-2004*, 86 p.
- Jaillet M. C., 2004, « L'espace péri-urbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, mars-avril 2004, pp. 40-62
- Kant E., 1960, *Critique de la raison pratique*, Paris, PUF
- Kant E., 1988, *Anthropologie du point de vue pragmatique*, Paris, Vrin
- Kant E., 1988, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Delagrave
- Kauffman V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes
- Kaufmann V., 1999, « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *2001 Plus*, n° 48
- Laguirand J., 1963, *Tout compte fait*, Paris, Denoël
- Lahire B., 1998, *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Nathan
- Lévy J. et Lussault M. (dir), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin
- Lévy J., 2003, « Distance », in Lévy et Lussault (dir), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin
- Lévy J., 2010, « La ville est le développement durable », *Métropolitiques*, 03.12.10, <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-est-le-developpement.html>
- Lussault M., 2007, *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil
- Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset
- Martouzet D., Bailleul H., Feildel B., Gaignard L., 2010, « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, pp. 158-170
- Martouzet D., Bailleul H. et Feildel B., 2010, « Les justifications de la mobilité périurbaine : mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire », in Giroud, Mainet et Edouard, *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, pp. 11-30
- Marzloff B. et Kaplan D., 2009, *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Paris, Ed. FYP
- Maurois A., 1956, *Les roses de septembre*, Paris, Le club des éditeurs
- Merlin P., 2009, *L'exode urbain*, Paris, La documentation française
- Mincke C. et Montulet B., 2010, « Immobilités éprouvées et mobilités éprouvantes. Quelques considérations à propos de l'idéologie mobilitaire », communication au colloque *Les mobilités éprouvantes. (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires*, Université libre de Bruxelles, 25/03/2010
- Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social : mobilités*, Paris, L'Harmattan
- Moreau et al., 2004, « S'approprier la méthode du focus group », *Revue du praticien. Médecine générale*, Tome 18, n°645, 15 mars 2004, http://www.nice.cngc.fr/IMG/pdf/focus_group.pdf

- Newman P.W.G. et Kenworthy J.R., 1998, *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Island Press
- Norton B., 2005, *Sustainability. A Philosophy of Adaptive Ecosystem Management*, Chicago, Chicago University Press
- Orfeuil J. P., 1998, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces », in Pumain et Mattei, *Données urbaines*, Paris, Anthropos, pp. 157-164
- Paquot T., Lussault M. et Younès C., 2007, *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte
- PUCA, 2002, *La recherche sur le développement durable dans le champ du PUCA, Axes thématiques à approfondir*, PUCA
- Ramadier T. et al., 2007, « Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement », *ATIP*, n°41799
- Ramadier T. et al., 2009, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement. Congruence entre espace social, cognitif et géographique », in Grandjean, *Construction identitaire et espace*, Paris, l'Harmattan, pp. 75-94
- Région Centre, 2007a, *Diagnostic préalable à l'élaboration de l'agenda 21 régional*, 144 p.
- Région Centre, 2007b, *Cadre d'intervention des Contrats régionaux de Pays 3^{ème} génération*, 25 p.
- Rémy J., 1996, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in Hirschhorn et Berthelot, *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation*, Paris, L'Harmattan
- Rennes J. M., 2007, *Modèles de villes durables : conception et mise en œuvre*, CNRS
- Rondeau E., 2011, *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable*, Mémoire de recherche, Polytech Tours, Département Aménagement, Laboratoire CITERES UMR 6173
- Rostand J., 1952, *Pages d'un moraliste*, Paris, Fasquelles
- Roux E. et Vanier M., 2008, *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, Paris, La documentation française
- SCALAB/Lévy J., 2008, *Échelles de l'habiter*, Paris, PUCA
- Solow R., 1974, "The Economics of Resources or the Resources of Economics", *American Economic Review Proceedings*, n°64, pp.1-14
- Solow R., 1986, "On the Intergenerational Allocation of Natural Resources", *Scandinavian Journal of Economics*, 88, pp.14-49
- Solow R., 1993, *Sustainability: An Economist's Perspective*, in Dorfman R., Dorfman N. (Eds), *Economics of the Environment : Selected Readings*, New York, Norton
- Stock M., 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *EspacesTemps.net*, 18.12.2004, <http://espacestemp.net/document1138.html>
- Stock M., 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, 25.05.2005, <http://espacestemp.net/document1353.html>
- Stock M., 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », 19.12.2006, <http://espacestemp.net/document1853.html>

- Thibault S., Martouzet D., Bailleul H. et Feildel B., 2010, « La fabrique d'un habiter périurbain : le transport et la centralité », *Les cahiers de l'Association de Prospective Rhénane*, n°2, pp. 41-63
- Thévenot L., 1996, « Justification et compromis », in Canto-Sperber, *Dictionnaire d'éthique et de philosophie morale*, Paris, PUF, 1996, pp.789-794
- Urry J., 2005, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin
- Voyé L., 2001, « Ambiances urbaines et dynamiques des flux », in Bassand, Kaufmann et Joye, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 17-37
- Zelinsky W., 1971, "The hypothesis of the mobility transition", *Geographical Review*, n°61, pp.219-249

Table des cartes

Carte 1. Développement urbain en région Centre et en Indre-et-Loire entre 1962 et 2006 ...	70
Carte 2. Flux de déplacements quotidiens en Indre-et-Loire en 2008	71
Carte 3. Organisation territoriale de l'emploi en Indre-et-Loire (ZAUER 2002)	75
Carte 4. Organisation territoriale urbaine en Indre-et-Loire (ZAU 2010)	76
Carte 5. Structures intercommunales en Indre-et-Loire au 1 ^{er} janvier 2012.....	78
Carte 6. Schémas de Cohérence Territoriale en Indre-et-Loire au 1 ^{er} janvier 2012.....	80
Carte 7. Nombre d'établissements en Indre-et-Loire en 2009	83
Carte 8. Localisation des écoles maternelles et élémentaire en Indre-et-Loire	84
Carte 9. Localisation des collèges et des lycées en Indre-et-Loire	84
Carte 10. Commerces alimentaires de proximité en Indre-et-Loire.....	85
Carte 11. Commerces alimentaires (super et hypermarchés) en Indre-et-Loire	85
Carte 12. Équipements de loisirs (piscines, salles multisports et cinémas) en Indre-et-Loire	86
Carte 13. Médecins généralistes et pharmacies en Indre-et-Loire.....	86
Carte 14. Évolution de la population communale en Indre-et-Loire entre 1999 et 2006	87
Carte 15. Densités de populations en Indre-et-Loire en 2007.....	89
Carte 16. Occupation des sols en Indre-et-Loire en 2006.....	93
Carte 17. Revenu moyen net imposable des foyers fiscaux	96
Carte 18. Taux d'actifs en Indre-et-Loire entre 1999 et 2007.....	97
Carte 19. Taux de chômage en Indre-et-Loire entre 1999 et 2007	98
Carte 20. Populations âgées de plus de 60 ans en Indre-et-Loire en 2007	99
Carte 21. Infrastructures routières et autoroutières en Indre-et-Loire	101
Carte 22. L'offre de transports en commun en Indre-et-Loire	103
Carte 23. Réseau « Touraine Fil vert » en Indre-et-Loire.....	105
Carte 24. Fréquentation des gares dans le périmètre du SCoT de l'agglomération tourangelle	106
Carte 25. Taux de motorisation des ménages en Indre-et-Loire en 2007	108
Carte 26. La spécialisation résidentielle des communes en Indre-et-Loire	110
Carte 27. "Zones-types" en Indre-et-Loire.....	113
Carte 28. Localisation du lieu de résidence des individus composant le "stock"	119
Carte 29. Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées (ZAU 2010)	127
Carte 30. Localisation du lieu de résidence des personnes enquêtées (ZAUER 2002)	128
Carte 31. Localisation du lieu de travail des personnes enquêtées (ZAU 2010)	130
Carte 32. Ensemble des traces GPS de l'enquête PériVia (37 personnes enquêtées)	169
Carte 33. Trace GPS de P5, sur une semaine d'enquête	177
Carte 34. Trace GPS de H1, sur une semaine d'enquête.....	178
Carte 35. Trace GPS de M2, sur une semaine d'enquête	179
Carte 36. Trace GPS de M4 sur une semaine d'enquête et modes de déplacement	187
Carte 37. Traces GPS de M4, N2 et P5, sur une semaine d'enquête.....	188
Carte 38. Trace GPS de N1, sur une semaine d'enquête.....	195
Carte 39. Trace GPS de G1, sur une semaine d'enquête.....	195
Carte 40. Trace GPS de M6, sur une semaine d'enquête.....	196
Carte 41. Trace GPS de I1, sur une semaine d'enquête.....	197
Carte 42. Trace GPS de J6, sur une semaine d'enquête.....	197
Carte 43. Trace GPS de L2, sur une semaine d'enquête.....	198
Carte 44. Trace GPS de G2, sur une semaine d'enquête.....	204
Carte 45. Trace GPS de L4, sur une semaine d'enquête.....	204

Tables des figures

Figure 1. Organisation des tâches dans la recherche PériVia	6
Figure 2. La trajectoire de vie d'un individu entre tranches et situation	24

Figure 3. Dynamique du peuplement de l'Indre-et-Loire, trois périodes, 1793-1846, 1846-1975, 1975-1999 (Source : Moriconi-Hébrard, 2008).....	42
Figure 4. Cinq exemples de dynamique de peuplement (source INSEE et site http://cassini.ehess.fr)	43
Figure 5. Rapport en entre le nombre de véhicules particuliers et la population (France métropolitaine).....	53
Figure 6. Un modèle schématique de la ville durable : Une ville dense quasi hyper connexe, une ville périurbaine simplement connexe avec la ville dense	54
Figure 7. Le gradient du périurbain tourangeau	67
Figure 8. Représentation schématique du périurbain dans la recherche PériVia	69
Figure 9. Schéma synthétique du périurbain tourangeau	115
Figure 10. Logique d'identification des profils à enquêter	122
Figure 11. Chaîne de déplacements des habitants de Rennes métropole (d'après Darris, 2006)	138
Figure 12. Temporalités des domaines traités par le premier groupe	150
Figure 13. Temporalités des domaines traités par le deuxième groupe	151
Figure 14. Les phases de l'entretien PériVia	207
Figure 15. Les sept sphères de la grille d'analyse des entretiens.....	249
Figure 16. L'imbrication des sphères	250
Figure 17. Situations et trajectoire d'un individu.....	257
Figure 18. Transition et phase herméneutique de l'entretien	258
Figure 19. Schéma de la transition périurbaine.....	259
Figure 20. Le rôle de la spatialité, de l'habiter et de l'identité dans la transition périurbaine.....	261
Figure 21. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine	263
Figure 22. La transition vers la durabilité	266

Table des graphiques

Graphique 1. Nombre d'habitants des principales communes d'Indre-et-Loire en 2007	114
Graphique 2. Distance du lieu de résidence au centre de Tours des 79 individus composant le « stock »	118
Graphique 3. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par sexes	120
Graphique 4. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par âges.....	120
Graphique 5. Répartition des individus (n = 79) de l'échantillon potentiel par CSP	120
Graphique 6. Répartition par âge des personnes enquêtées.....	123
Graphique 7. Répartition Hommes/Femmes des personnes enquêtées	125
Graphique 8. Professions et catégories socioprofessionnelles des personnes enquêtées ..	126
Graphique 9. Distance du lieu de résidence des personnes enquêtées au centre urbain ...	129
Graphique 10. Distances du lieu de résidence à Tours et au lieu de travail	131
Graphique 11. Quatre catégories, selon la relation entre lieu de résidence et lieu de travail	132
Graphique 12. Répartition des motifs de déplacement sur l'ensemble des personnes enquêtées (un même trajet peut être associé à plusieurs motifs).....	172
Graphique 13. Motifs des distances parcourues par chaque enquêté sur une semaine	173
Graphique 14. Motifs des déplacements des personnes enquêtées sur une semaine (en valeur relative).....	174
Graphique 15. Motifs des déplacements des personnes enquêtées selon le géotype de résidence.....	174
Graphique 16. Nombre d'enfants par ménage chez les personnes enquêtées, selon le géotype du lieu de résidence	176
Graphique 17. Motifs de déplacements sur une semaine selon le type de relation (spatiale) entre le lieu de résidence et le lieu de travail	180
Graphique 18. Distances moyennes parcourues par jour et écarts-types	181

Graphique 19. Distances moyennes parcourues par jour (pour chaque individu) et éloignements au centre urbain et au lieu de travail.....	182
Graphique 20. Distances parcourues sur une journée type en kilomètres selon le géotype de résidence.....	183
Graphique 21. Distances parcourues sur une journée type selon la relation entre le lieu de résidence et le lieu de travail.....	184
Graphique 22. Modes de déplacement selon le géotype de résidence des individus enquêtés	185
Graphique 23. Pourcentages de distances parcourues quotidiennement par M4	186
Graphique 24. Modes de déplacement et distances parcourues (sur une journée type) selon le type de relation entre le lieu de résidence et le lieu de travail.....	189
Graphique 25. Distances parcourues et fréquence des déplacements sur une journée type	190
Graphique 26. Volume des émissions de CO2 (en g).....	190
Graphique 27. Nombre d'heures passées dans chaque lieu, par chaque individu enquêté, selon la catégorie d'appartenance du lieu au Zonage en Aires Urbaines (ZAU 2010).....	193
Graphique 28. Nombre de points géoréférencés durant chaque déplacement, par chaque individu enquêté, selon la catégorie d'appartenance du point au Zonage en Aires Urbaines (ZAU 2010).....	193
Graphique 29. Inscription territoriale (ZAU 2010) des déplacements des individus enquêtés	194
Graphique 30. Distances parcourues, par l'ensemble des personnes enquêtées, selon les temps de la semaine et les géotypes du lieu de résidence.....	202

Table des planches

Planche 1. Décomposition journalière de la trace GPS de L1	200
Planche 2. Décomposition journalière de la trace GPS de J6.....	201

Table des tableaux

Tableau 1. Les 19 communes de Tour(s)Plus	77
Tableau 2. Évolution du nombre de constructions neuves entre 1994 et 2008	92
Tableau 3. Proportion d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence	136
Tableau 4. Direction et ampleur des navettes	137
Tableau 5. Composition du groupe 1	143
Tableau 6. Composition du groupe 2	143
Tableau 7. Extrait du tableau du groupe 1	145
Tableau 8. Planning général de l'enquête PériVia	167
Tableau 9. Données générales enquête PériVia.....	168
Tableau 10. Extrait brut de la base de données PériVia	170
Tableau 11. Agenda détaillé de l'ensemble des mobilités de H1	171
Tableau 12. Figures d'investissement et modes d'habiter périurbains.....	205
Tableau 13. Grille d'analyse des entretiens selon la logique des sphères de justification ...	251
Tableau 14. Les justifications du choix de localisation (extrait, exemple de D1)	252
Tableau 15. Les justifications de la mobilité quotidienne (extrait, exemple de N2).....	253
Tableau 16. Les justifications de la mobilité et du choix du mode (extrait, exemples de F4 et H1).....	254
Tableau 17. Les justifications du rapport à l'espace actuel (extrait, exemple de N1).....	256
Tableau 18. Les justifications de la durabilité "acceptable" (extrait - exemples de D1 et N2)	268
Tableau 19. Les justifications du covoiturage (extrait, exemple de N2)	269

Table des matières

Introduction.....	5
I. Questions de méthodes.....	11
A. Rappel des objectifs	11
A1. Rappel des objectifs du programme PUCA	11
A2. Rappel des objectifs de notre réponse.....	12
A2.1. Problématique générale et hypothèses de recherche	13
A2.2. Transversalité des approches	14
A2.3. Généalogie de la recherche	14
A3. Rappel des deux enjeux de connaissance.....	16
A3.1. Du côté des modèles théoriques de la ville durable	17
A3.2. Les pratiques / Les habitants.....	21
A3.3. Le territoire	22
B. De la méthode prévue à la démarche menée.....	22
B1. Individu, pratiques et territoires	22
B1.1. Conception de l'individu.....	22
B1.2. Les pratiques de l'individu	25
B1.3. Le territoire comme construction politique et sociale.....	26
B2. Choix et justifications des méthodes.....	26
B2.1. Du côté des acteurs institutionnels et de leurs territoires institutionnels	27
B2.2. Du côté des habitants et de leurs pratiques	28
C. Etats de l'art et spécificité du périurbain.....	32
C1. Notions.....	32
C1.1. La durabilité.....	33
Durabilité potentielle, durabilité effective.....	33
Durabilité faible, durabilité forte.....	34
C1.2. L'habiter et la spatialité.....	35
C1.3. La mobilité	37
Déplacements et mobilité	37
Mobilité et ancrage	39
C1.4. Le périurbain	41
Histoire et « naissance » du périurbain	41
Polysémie.....	44
Le périurbain comme type géographique.....	44
Le périurbain comme type morphologique architectural et paysager.....	46
Le périurbain comme modalité spatiale du tout voiture.....	46
Le périurbain comme lieu d'une certaine composition sociale.....	46
Le périurbain comme mode d'habiter : synthèse	47

C2. Mise en système et fonctionnement	47
C2.1. Système notionnel.....	48
La place de la mobilité dans l'habiter	48
Que signifie « habiter durablement » ?	49
Une mobilité durable ?	50
La mise en question de la durabilité du périurbain et le rapport à la ville : quel modèle ?.....	51
La place et le statut du périurbain dans Périvie	55
Comment ces notions forment système ?	56
C2.2. La fabrique du périurbain	56
La fabrique du périurbain par sa mise en organisation	57
La fabrique du périurbain par les pratiques.....	58
L'auto-fabrique du périurbain par ses dynamiques propres	60
II. Du terrain aux individus	65
A. Le périurbain tourangeau.....	65
A1. De l'absence de définition théorique à la nécessité d'une délimitation pratique ...	66
A1.1. La construction pragmatique du territoire d'étude	66
Un gradient non linéaire du périurbain	66
Localisation et dynamique par rapport aux espaces régionaux	69
Les déplacements domicile-travail comme critère premier	71
A1.2. La structuration interne du département.....	73
Approche statistique.....	73
Approche institutionnelle	77
A2. Le périurbain tourangeau, un espace qui accueille.....	81
A2.1. L'offre territoriale : des aménités spatiales à la structuration du territoire	82
A2.2. Le périurbain, un espace qui accueille.....	86
Approche démographique quantitative : les populations et leur évolution	87
Approche démographique quantitative : les densités et leur évolution	88
Approche démographique quantitative : étalement spatial	91
Approche démographique quantitative : synthèse	94
A2.3. ...mais de façon différenciée : Qui ? Revenus, chômage, âge, composition de la famille.....	94
Le niveau de revenus	95
Actifs et chômeurs.....	97
Composition de la famille	98
A2.4. Mobilités et déplacements : des flux centralisés sur Tours... et d'autres (le périurbain : un accueil qui suppose de se déplacer).....	100
Offre de transport : Réseaux et transports	100
Flux de déplacement	107
Synthèse : conséquences sur la structure urbaine du département	109

A3. À quel(s) modèle(s) répond le périurbain tourangeau ?.....	111
Tours - Montlouis - Amboise - Pocé-sur-Cisse.	115
Tours-Chinon.	115
Les troisième et quatrième axes relient Tours au NNE de la Touraine (Neuvy-le-Roi , 36 km, Château-Renault, 38 km...), reliés par cars du Conseil Général	115
Le cinquième axe relie Tours à Loches (41 km) puis aux communes rurales plus éloignées.....	115
Le dernier axe relie Tours aux deux pôles du sud de la Touraine que sont Sainte-Maure-de-Touraine (39 km) et Descartes (56 km).....	116
B. Un échantillon à partir du terrain.....	117
B1. La constitution d'un « stock »	117
B2. Taille de l'échantillon final	121
B3. Durable/pas durable comme critère premier	121
B4. Diversité d'âges.....	122
B4.1. Étendue de l'échantillon	122
B4.2. Répartition par âge	123
B5. Diversité des situations familiales	124
B6. Diversité des situations professionnelles	125
B7. Diversité de localisation	126
B7.1. La localisation du logement	126
B7.2. La localisation du travail	129
B7.3. Le couplage des localisations.....	131
III. Les Territoires de la mobilité.....	133
A. Du côté des professionnels	133
A1. Périurbain, mobilité et durabilité dans la conception en aménagement-urbanisme	133
A1.1. Quelle est la différence entre l'urbain et le périurbain ?	133
A1.2. Qu'en est-il de la mobilité dans le périurbain ?.....	135
A1.3. Existe-t-il un mode de vie périurbain ?	139
A1.4. Une expansion urbaine insuffisamment maîtrisée.....	140
A2. Les représentations du périurbain, de la mobilité et de la durabilité chez les professionnels de l'aménagement-urbanisme.....	142
A2.1. Retour sur la méthode et l'analyse du focus group	142
Déroulement des entretiens collectifs	143
Principes de l'analyse.....	144
Constitution des groupes.....	146
A2.2. Les principales « idées reçues » sur le périurbain durable	146
Domaines lexicaux	146
Temporalité des domaines traités	150
Couples de pensée	152

Les acteurs : leurs discours, leurs organismes	154
A3. Les modalités d'action pour un périurbain durable en Touraine	159
B. Du côté des individus.....	162
B1. La mobilité révélée par les relevés GPS	164
B2. La mobilité révélatrice des modèles d'habiter	172
B2.1. Les raisons de la mobilité des périurbains	172
B2.2. L'organisation spatio-temporelle de la mobilité des périurbains	181
B2.3. Les modes de la mobilité périurbaine	185
B2.4. Les formes de l'inscription territoriale périurbaine	191
IV. Les justifications de la mobilité : la place de la durabilité	207
A. Les « rapports à ... »	208
A1. Le rapport à l'espace.....	209
A1.1. La distance	209
A1.2. Ville/campagne, un couple d'opposition	211
A1.3. Compréhension, structuration, utilisation de l'espace	212
A2. Le rapport au temps	216
A2.1. Héritages	216
A2.2. Opportunités : la capacité de saisie de ce qui advient	220
A2.3. Routines	223
A2.4. Temps de parcours, horaires multiples, (in)adéquations, comparaisons	224
A3. Le rapport à l'autre	226
A3.1. Prendre soin	227
A3.2. Etre ensemble	228
A3.3. Prendre à témoin	230
A3.4. Etre indifférent	231
A3.5. Se méfier	232
A3.6. L'enfer, c'est les autres.....	236
A4. Le rapport à soi	240
A4.1. Le confort.....	240
A4.2. L'autonomie, l'indépendance, la liberté	241
A4.3. Le libre-arbitre : avoir le choix, choisir	243
A4.4. L'acceptation de la contrainte.....	244
Conclusion.....	246
B. Les sphères	247
B1. Analyse globale : qu'est-ce que nous apprend la grille d'analyse ?.....	250
B1.1. Surreprésentation des sphères du domestique et du sociétal.....	251
B1.2. À la croisée des sphères : l'automobile	253
B1.3. Une relative sous-représentation des autres sphères	255
B2. Analyse processus habiter/mobilité/transition périurbaine	257

B2.1. Le processus de transition périurbaine.....	259
B2.2. Le rôle de l'habiter dans la transition périurbaine.....	260
B2.3. Le rôle de la mobilité dans la transition périurbaine	263
Conclusion.....	265
B3. Situation périurbaine et durabilité.....	265
B3.1. L'acceptable	267
B3.2. L'inacceptable.....	269
Conclusion.....	271
C. La place du durable dans les justifications	272
C1. Importance relative du durable	272
C1.1. Le durable comme norme	272
C1.2. Le durable comme théorie pratique.....	273
C1.3. Le durable a posteriori.....	274
C2. Être respectueux/Être conforme. Des conceptions pratico-intuitives de la valeur de durabilité	275
C3. Compensation / conciliation : approche théorique	279
C4. Des figures.....	281
C4.1. Le consommateur et le maintien de son mode de vie.....	283
C4.2. Le « pauvre » et la notion d'effort.....	283
C4.3. L'écolo et le militantisme à l'épreuve de son « faire avec »	284
C4.4. Le dogmatique et ses principes à l'épreuve de son « faire avec ».....	285
C4.5. Le « né avant la guerre » et la notion de gaspillage.....	285
Conclusion.....	287
Bibliographie.....	295
Table des cartes.....	301
Tables des figures.....	301
Table des graphiques.....	302
Table des planches	303
Table des tableaux	303
Table des matières.....	305
Annexes	311

Annexes

Annexe 1 : Analyse de la retranscription du Focus Group

Groupe de travail n°1

Domaines	Termes	Nombre de fois dans le texte	Total	Moyenne (%)
Social	social	14	135	19,97
	homme	0		
	personne (s)	24		
	population (s)	15		
	gens	69		
	familles	2		
	ménages	11		
Économique	développement économique	20	89	13,17
	activités	5		
	coût(s)	12		
	ZA et zone d'activités	0		
	dynamisme	6		
	emplois	14		
	prix	10		
	commerces	4		
	services	18		
Déplacement	déplacement	35	53	7,84
	mobilité	18		
Transport	transport	39	132	19,53
	TAD (transport à la demande)	5		
	covoiturage	5		
	train	16		
	bus	8		
	TC transports collectifs / commun	16		
	cadencement	5		
	ferroviaire	2		
	routier	4		
	autoroutier	4		
	multimodal	1		
	tram-train	4		
	dessertes	1		
	modes	2		
	voiture véhicule particulier	17		
	tramway	3		

Infrastructures	infrastructures	3	30	4,44
	gares	14		
	axes	1		
	lignes	8		
	étoile ferroviaire, routière	2		
	réseau routier, ferroviaire	0		
	parking relais	2		
Densité	densité	4	21	3,11
	pôles	13		
	polarisation	0		
	redensifier	3		
	densification	1		
Phénomènes de société	paupérisation	6	38	5,62
	périurbain	17		
	périurbanisation	11		
	étalement urbain	4		
Environnement	environnement	2	6	0,89
	écologique	0		
	DD	1		
	durable, durabilité	3		
	milieux naturels	0		
Révolution des mentalités	prise de conscience	2	16	2,37
	choix	10		
	changement des mentalités	4		
	évolution des mentalités	0		
Gouvernance	gouvernance	1	123	18,20
	département / CG	45		
	pays	6		
	agglomération	26		
	AOT (Autorité ...)	0		
	commune(s)	9		
	Région / CR	11		
	SMAT / SCoT	14		
	Intercommunalité(s)	4		
	collectivité	4		
	les élus	3		

Outils	politique	9	33	4,88
	loi	0		
	règlement	2		
	contrat	0		
	schéma	5		
	PASS foncier	8		
	péréquation	4		
	PLU	0		
	document d'urbanisme	1		
	dispositif	3		
	convention	1		
	Territoire	39		

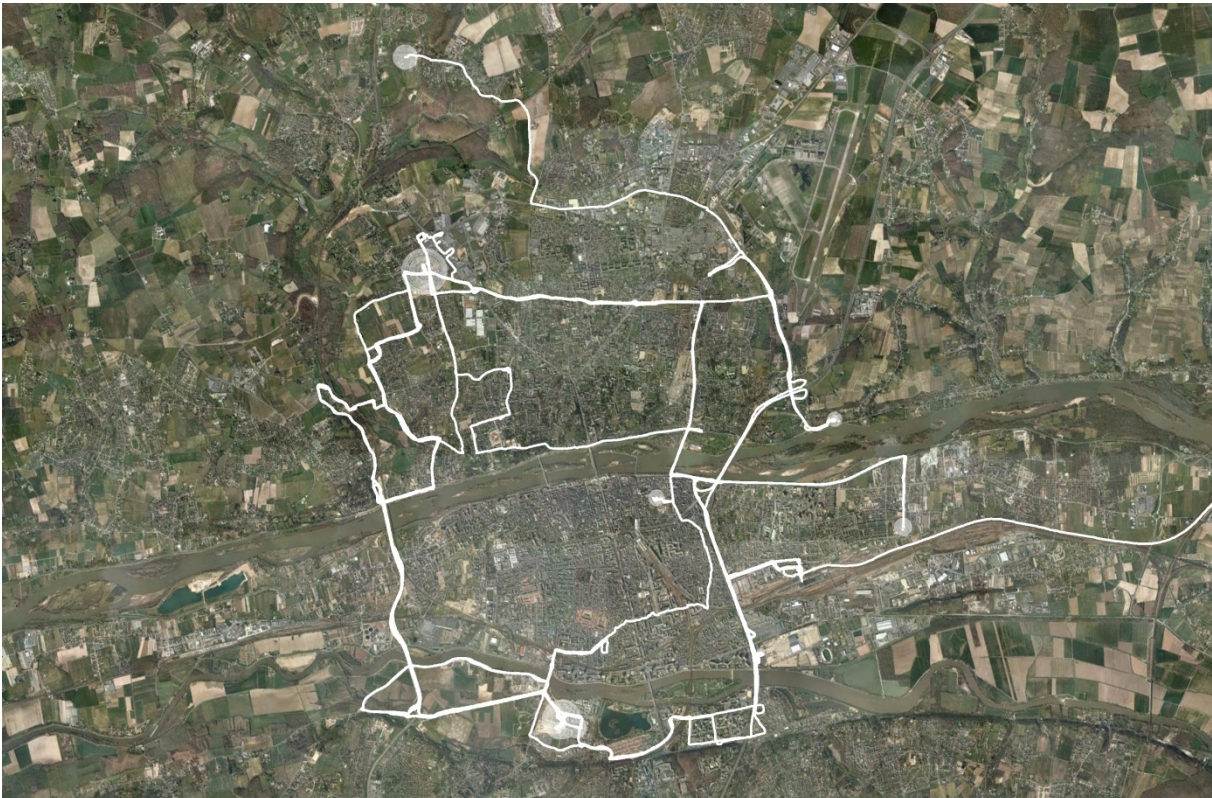
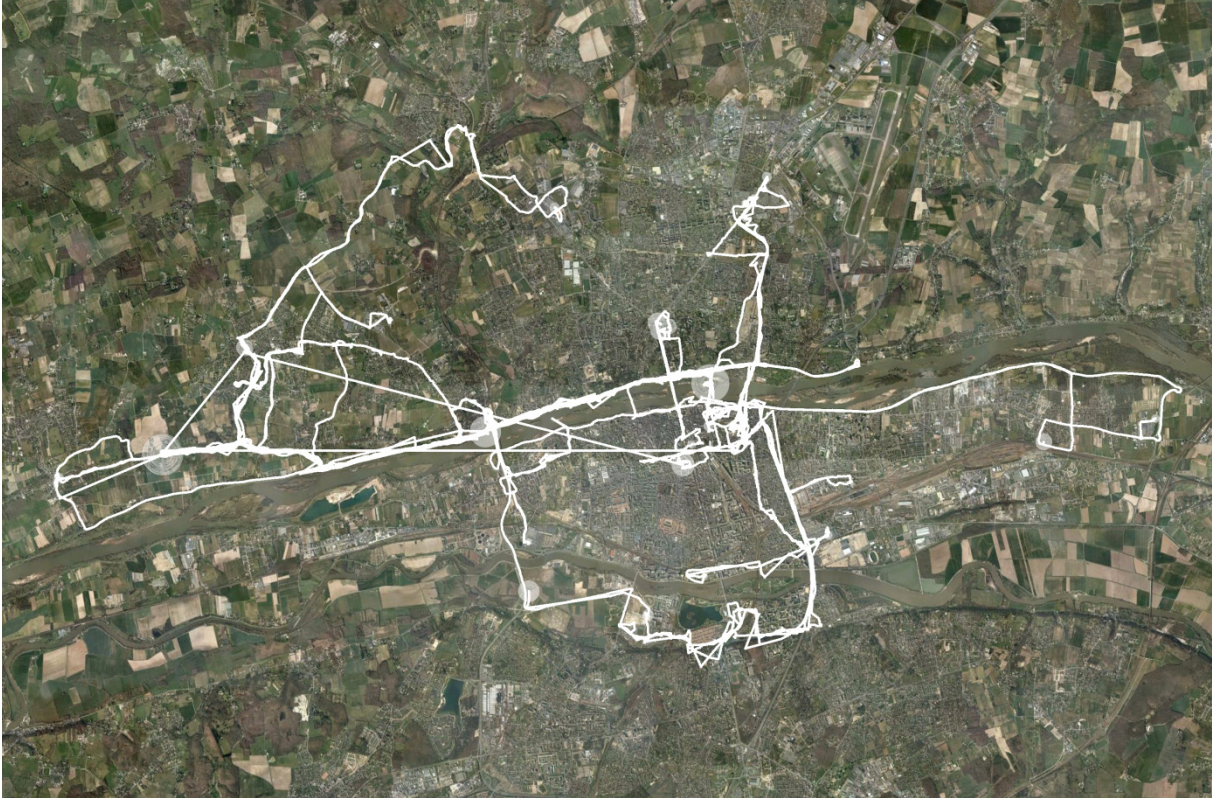
Groupe de travail n°2

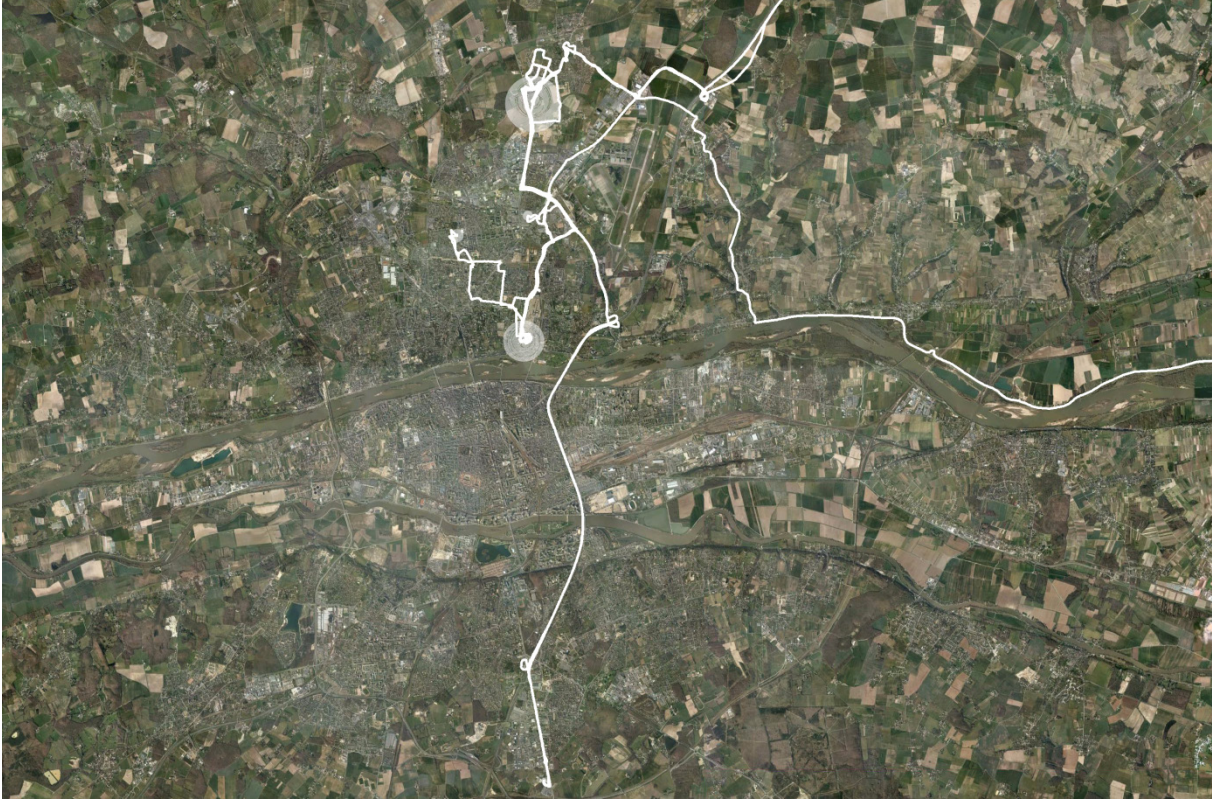
Domaines	Termes	Nombre de fois dans le texte	Total	Moyenne (%)
Social	social	1	57	7,23
	homme	0		
	personne (s)	13		
	population (s)	16		
	gens	21		
	familles	2		
	ménages	4		
Économique	développement économique	15	96	12,18
	coût(s)	34		
	ZA et zone d'activités	11		
	dynamisme	0		
	emplois	6		
	prix	4		
	commerces	15		
	services	11		
Déplacement	déplacement	19	24	3,05
	mobilité	5		

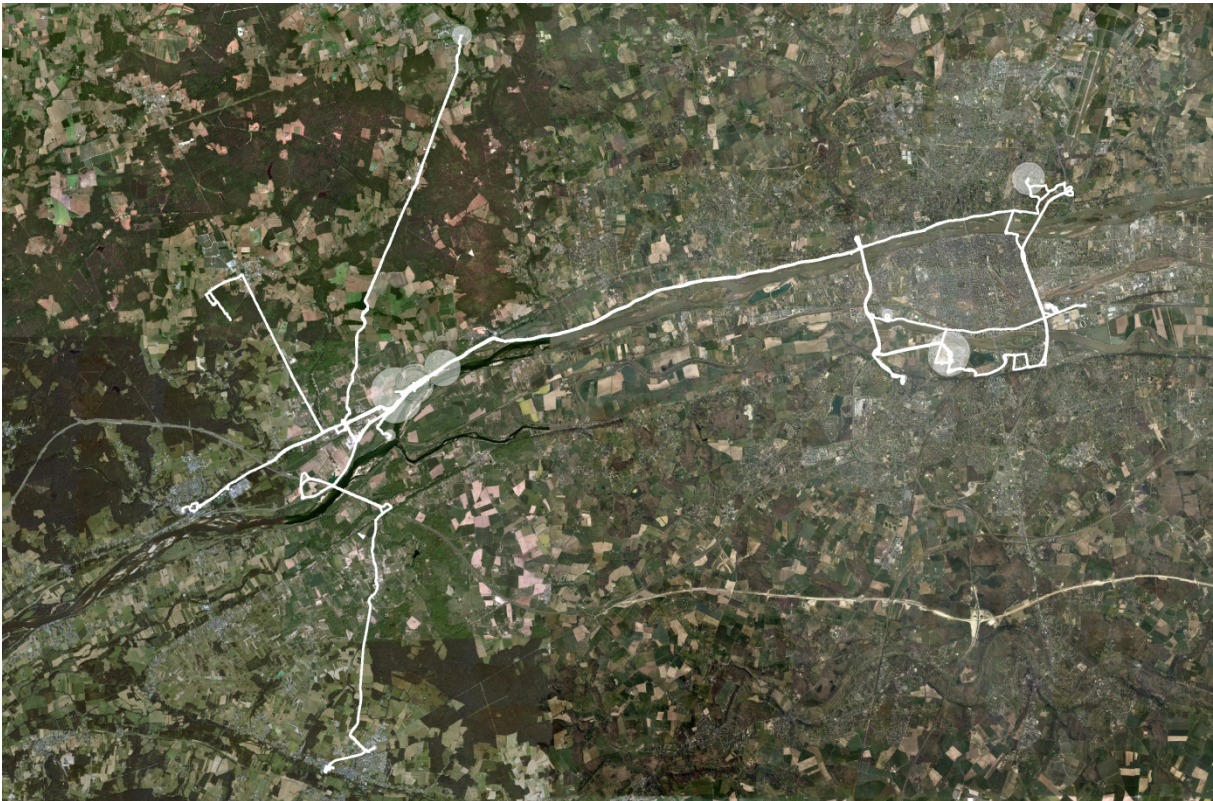
Transport	transport (s)	26	156	19,80
	TAD (transport à la demande)	7		
	covoiturage	0		
	train	14		
	bus	3		
	TC transports collectifs/en commun	18		
	cadencement	0		
	ferroviaire	23		
	routier	14		
	autoroutier	3		
	multimodal	2		
	dessertes	8		
	modes	16		
	voiture véhicule particulier	18		
	tramway	4		
infrastructures	22			
Infrastructures	gares	53	136	17,26
	axes	21		
	lignes	25		
	étoile ferroviaire, routière	3		
	réseau routier, ferroviaire	8		
	parking relais	4		
	densité	13		
Densité	pôles	23	43	5,46
	polarisation	4		
	redensifier	0		
	densification	3		
	paupérisation	0		
Phénomènes de société	périurbain	26	27	3,43
	périurbanisation	0		
	étalement urbain	1		
	environnement	1		
Environnement	écologique	0	10	1,27
	DD	2		
	durable, durabilité	6		
	milieux naturels	1		
	prise de conscience	6		
Révolution des mentalités	choix	12	29	3,68
	changement des mentalités	5		
	révolution des mentalités	6		

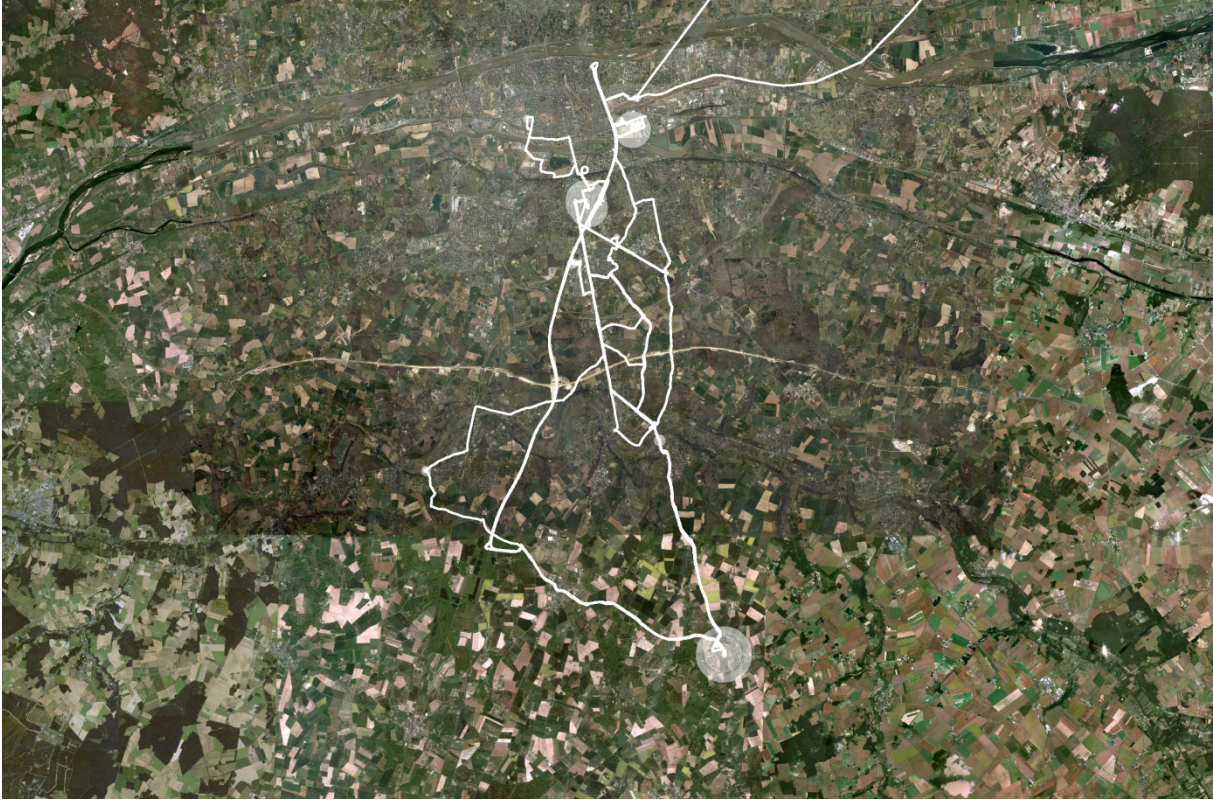
Gouvernance	gouvernance	7	185	23,48
	pays	2		
	agglomération	11		
	AOT (Autorité ...)	3		
	commune(s)	46		
	Région CR	52		
	département (CG)	19		
	SMAT/ SCOT	19		
	Intercommunalité(s)/ CdC	6		
	collectivité	9		
	les élus	11		
Outils	politique	10	25	3,17
	loi	3		
	règlement	0		
	contrat	4		
	schéma	4		
	PASS foncier	0		
	péréquation	0		
	document d'urbanisme	1		
	convention	0		
	dispositif	0		
	PLU	3		

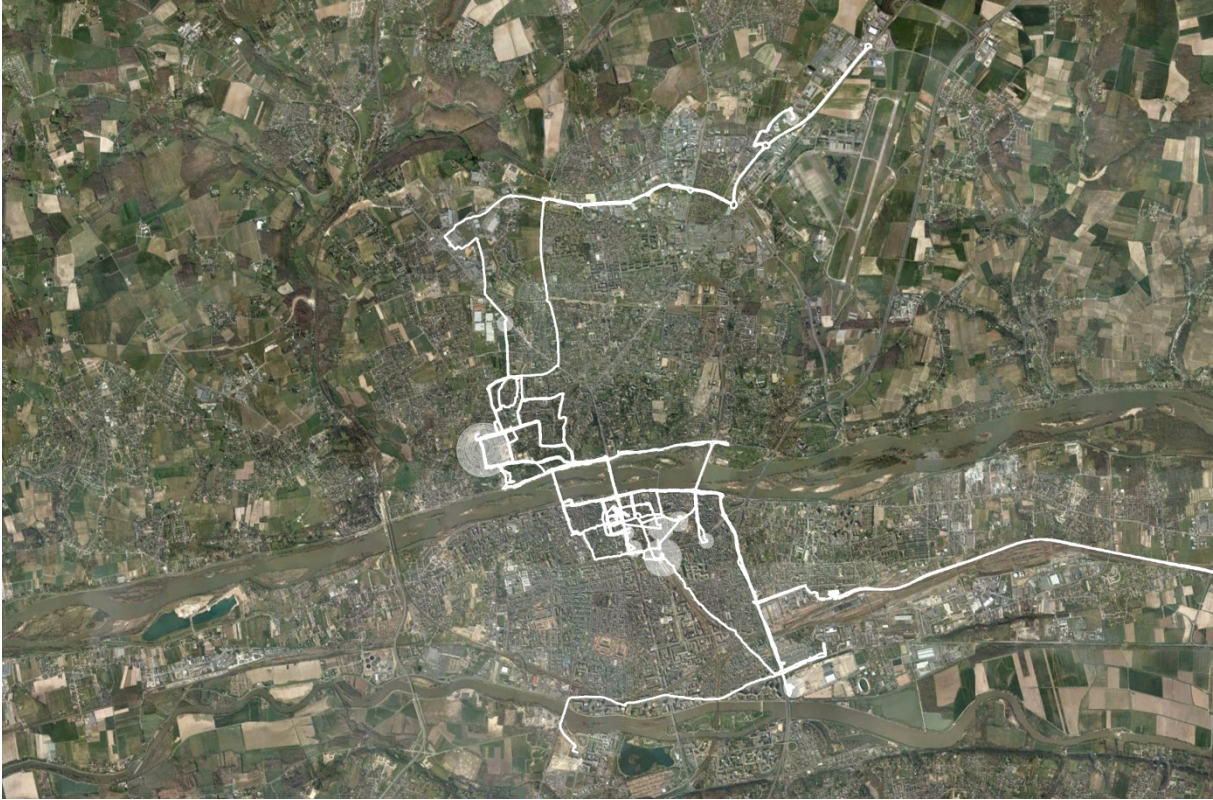
Annexe 2 : Relevés GPS







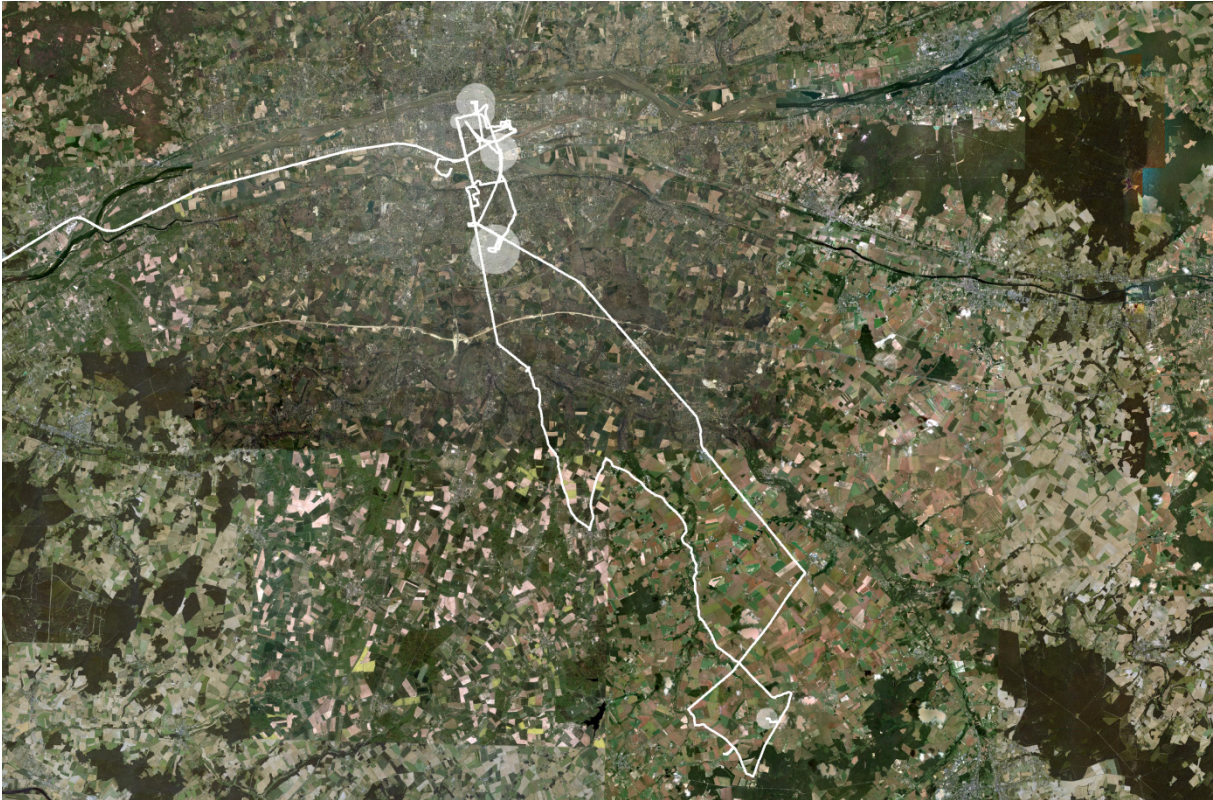




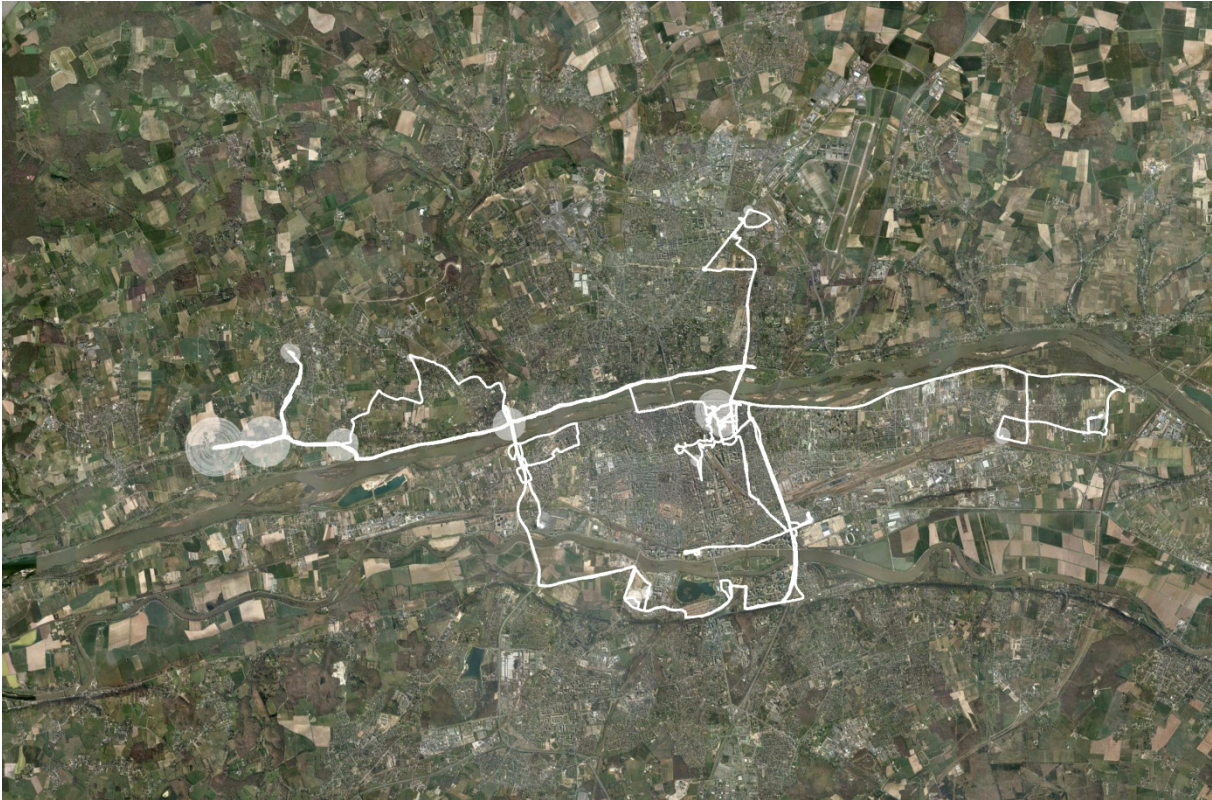










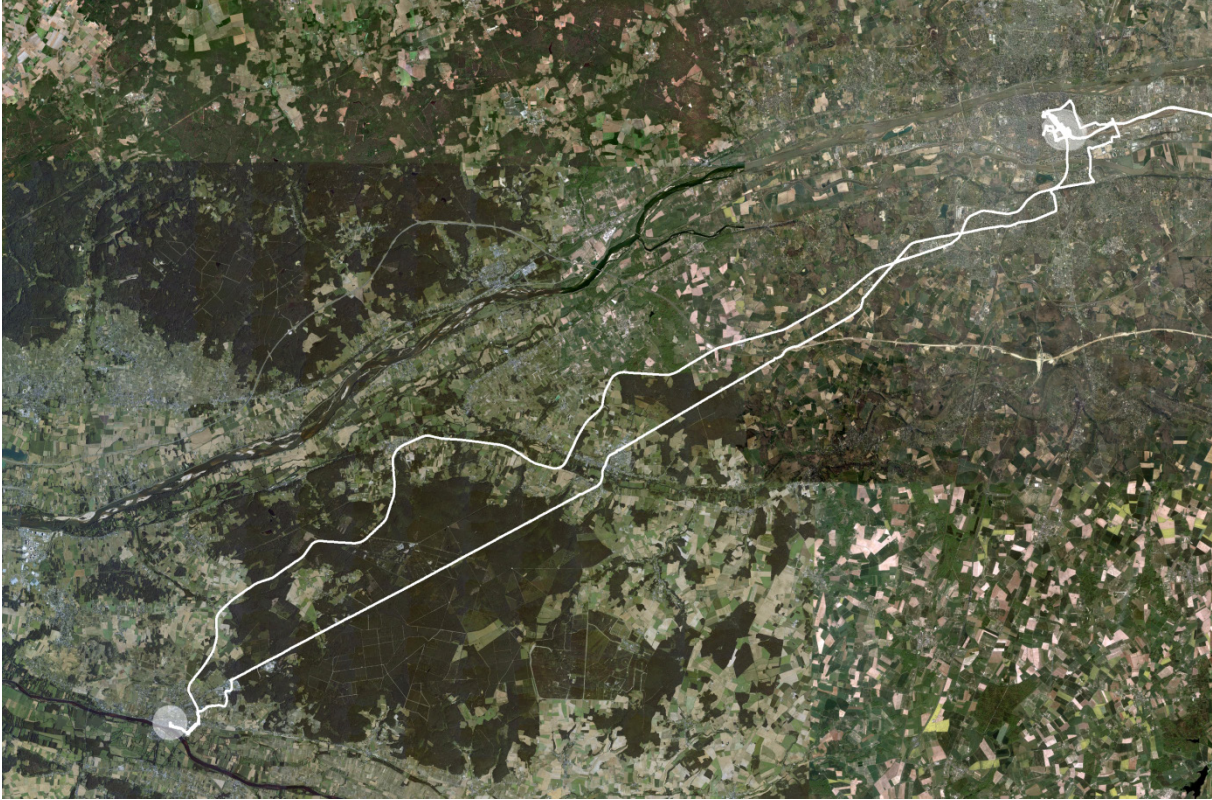


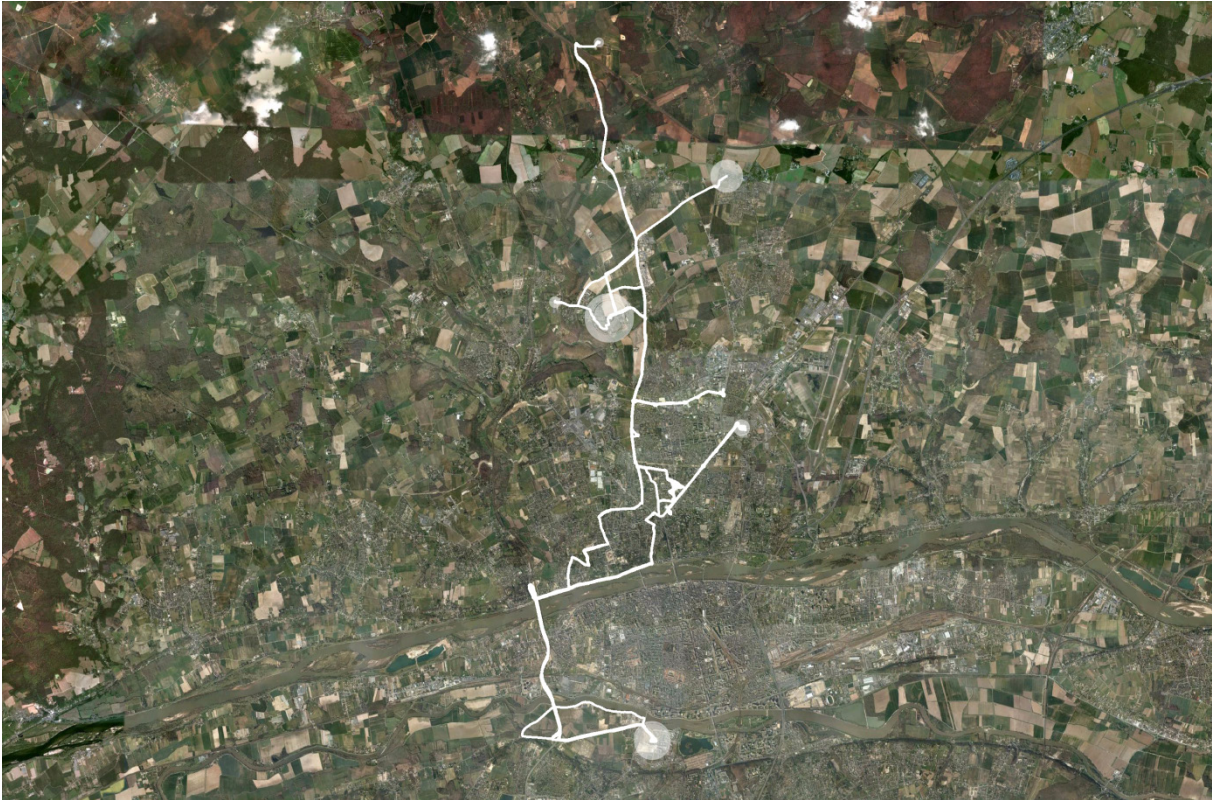


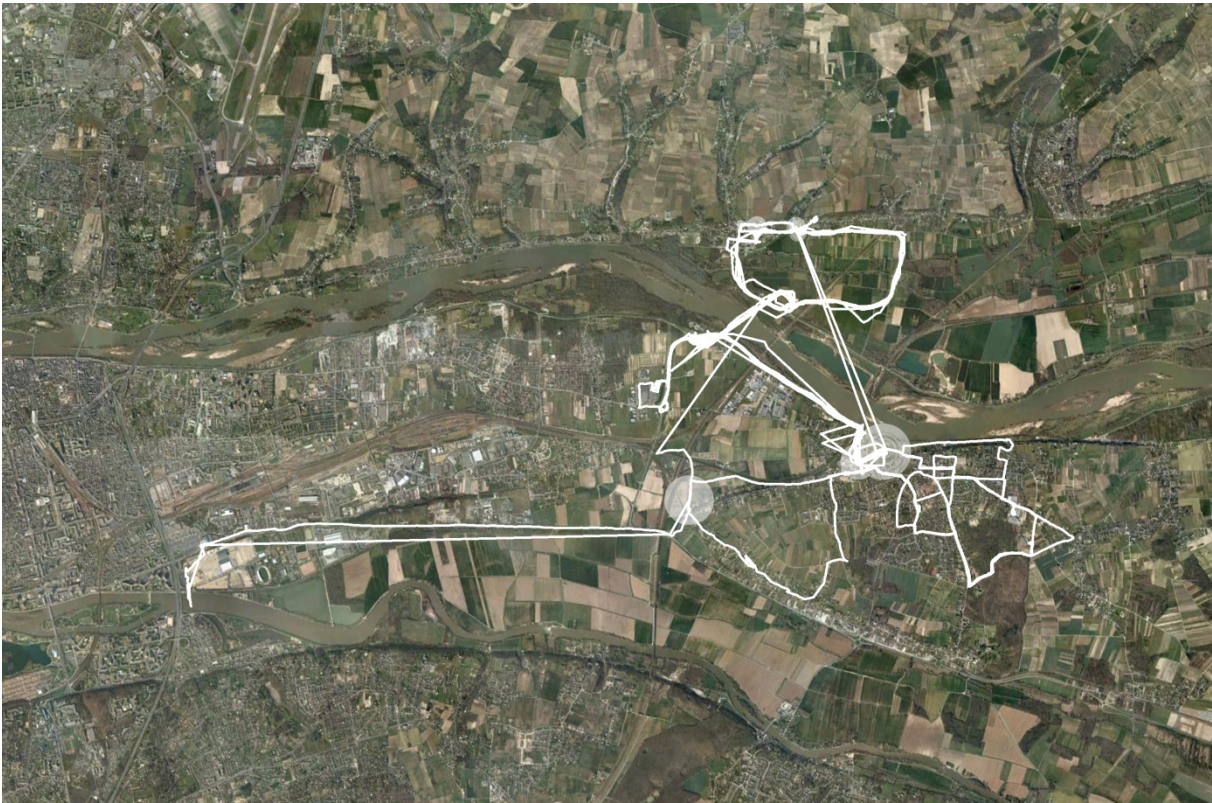


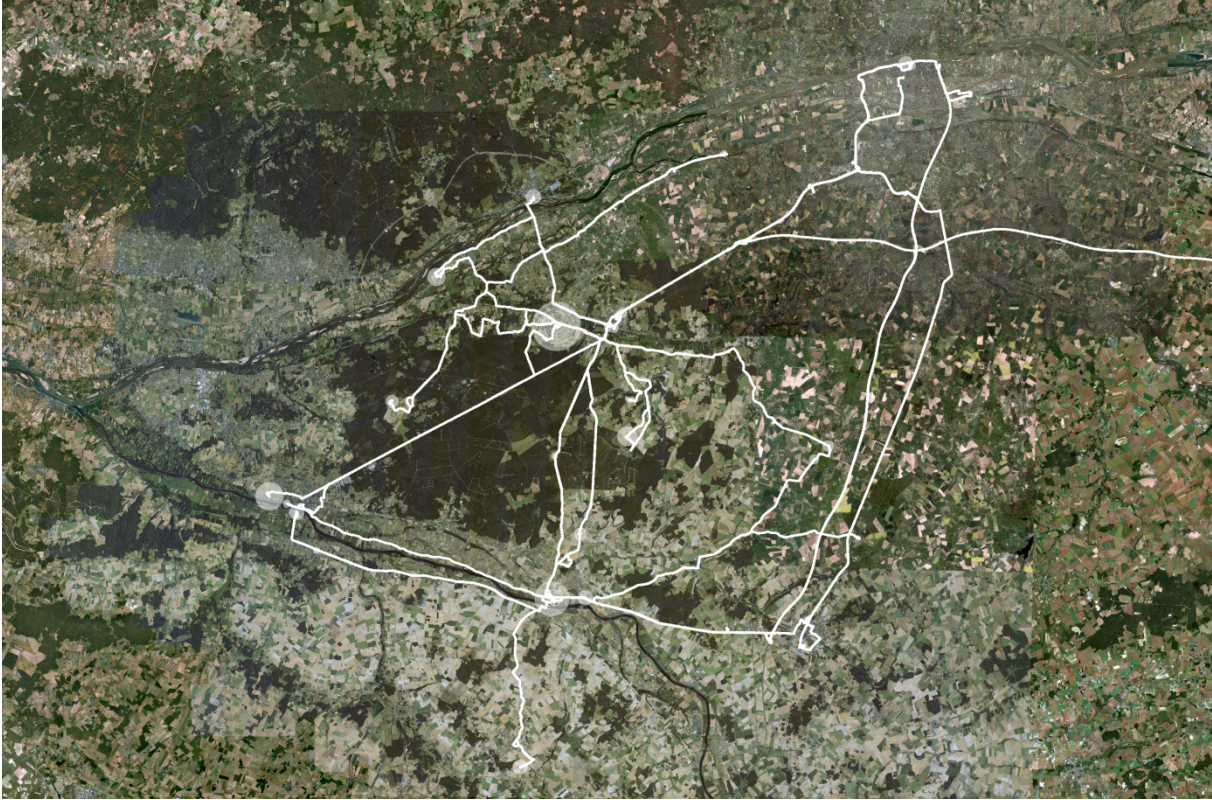












Annexe 3 : Présentation de l'enquête PériVia

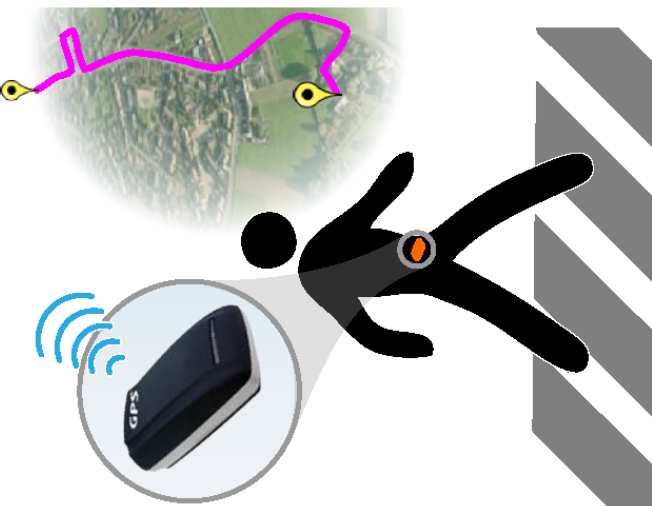
1 GPS pendant 1 semaine

Enregistrement de tous vos déplacements*

Analyse cartographique et statistique

1 entretien pour comprendre

* Conformément aux obligations légales, l'enquête réalisée assure la confidentialité des données récoltées ainsi que leur traitement dans un unique but scientifique



Nepas jeter sur la voie publique.

M. FEILDEL Benoît
Chercheur équipe IPAPE
UMR CITERES
benoit.feildel@gmail.com
06 64 35 42 67

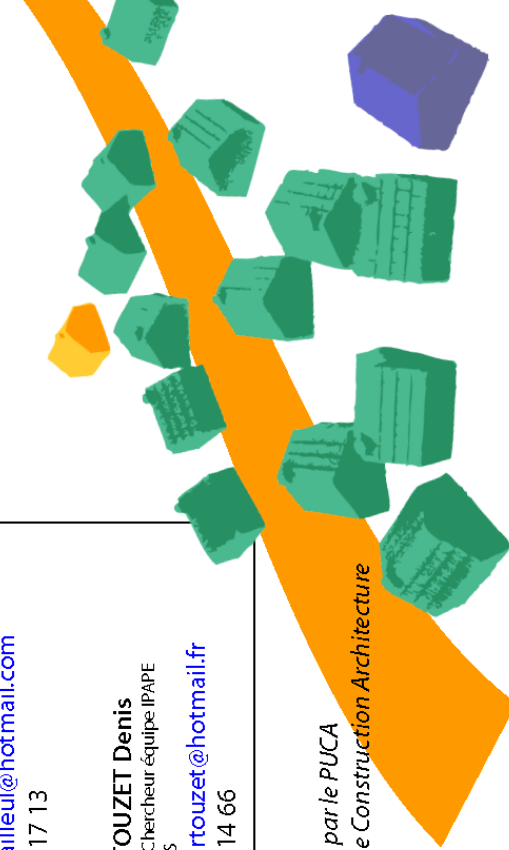
Mlle BAILLEUL Hélène
Chercheuse équipe IPAPE
UMR CITERES
helenebailleul@hotmail.com
06 11 66 17 13

Responsable :

M. MARTOUZET Denis
Professeur - Chercheur équipe IPAPE
UMR CITERES
denis.martouzet@hotmail.fr
02 47 36 14 66




Enquête *PériVia*

2010 - 2011



Etude financée par le PUCA
Plan Urbanisme Construction Architecture

Début de l'enquête :
automne 2010

architecture

construction

plan urbanisme

PUCA

DELAN : Ministère de l'Équipement, du Logement et de la Nature

PUCA : Plan Urbanisme Construction Architecture

MUSC : Ministère de l'Équipement, du Logement et de la Nature

Un enjeu

Mieux comprendre la mobilité des habitants du péri-urbain

L'espace péri-urbain, à la périphérie des villes, parce qu'il induit des pratiques de mobilités accrues, est aujourd'hui une question centrale du débat sur la ville durable.

C'est désormais plus de 35 % de la population française qui habite dans le péri-urbain (INSEE, 2009). L'on sait par ailleurs qu'habiter ces espaces de desserrement de la ville implique un usage intensif de la voiture particulière, fortement émettrice de CO₂. La conjonction de ces faits constitue alors un enjeu scientifique de première importance dans l'objectif d'organiser la durabilité de nos sociétés contemporaines.

Comment s'organise précisément la mobilité des habitants du péri-urbain ?

Comment imaginer la transformation des espaces péri-urbains pour privilégier l'usage des transports en commun ?

Comment créer les conditions d'un accès égal pour tous les habitants à l'ensemble des services d'une agglomération ?

Une enquête

La méthode du relevé GPS

Terrain d'étude : l'aire urbaine de Tours

Echantillon : 40 habitants du péri-urbain, d'âge, de sexe, de CSP diversifiés

Protocole d'enquête :

Phase 1	<ul style="list-style-type: none"> Explication des conditions d'enquête Prise en main du matériel GPS Etat des lieux des mobilités de l'habitant
Phase 2	<ul style="list-style-type: none"> Enregistrement des déplacements En temps réel Durant une semaine
Phase 3	<ul style="list-style-type: none"> Collecte des données par l'enquêteur Représentation cartographique Traitement statistique
Phase 4	<ul style="list-style-type: none"> Présentation des résultats à l'habitant Commentaire de la carte Entretien d'approfondissement

Matériel GPS : le matériel GPS (type data logger) est prêté durant le temps de l'enquête. Il ne sert qu'à enregistrer la position de l'individu et ne peut être utilisé comme aide à la navigation. La personne s'engageant à participer devra restituer le matériel à la fin de l'enquête. Les données récoltées sont strictement confidentielles et ne peuvent pas servir à un autre usage que scientifique.

Informations pratiques

Qu'est-ce que PériVia ?

L'enquête **PériVia** est financée par le **PUCA** (Plan Urbanisme Construction Architecture) dans le cadre du programme), en association avec le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables et le ministère du Logement et de la Ville.

PériVia s'inscrit dans un programme de recherche national sur "La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains".

Pour toute information sur le PUCA, rendez-vous sur : <http://purbanisme.equipement.gouv.fr/puca/>

Qui pilote PériVia ?

PériVia est piloté par l'équipe Ingénierie du Projet en Aménagement Paysage Environnement (IPAPE).

Martouzet Denis

UMR Cités Territoires Environnement et Sociétés
35 allée, Ferdinand de Lesseps
37200 Tours
Tél : 02 47 36 14 66

PériVia c'est une équipe pluridisciplinaire, regroupant des géographes, des urbanistes, des sociologues, des architectes, des philosophes, etc., au sein de différents laboratoires de recherche en France et en Suisse (UMR CITERES, Tours ; UMR LADYSS, Paris ; IPTEH, Lausanne).

Annexe 4 : Grille d'entretien PériVia

Présentation de la carte et entretien approfondi

Rappel du contexte de l'entretien : cet entretien se fait après que la personne ait eu pendant une semaine un GPS qui permet d'enregistrer chacun de ses déplacements, de façon exhaustive. Ces déplacements auront été cartographiés et auront fait l'objet d'une première analyse.

Rappel de l'objectif : il s'agit de rechercher ce qui, dans la mobilité des personnes, en lien avec leur spatialité et leur habitat, peut, au-delà des simples motifs de déplacement ou des habitudes acquises et des facilités offertes ou non par le territoire, donner des éléments d'explication ou de justification des modalités des déplacements effectués pendant la semaine GPS.

1^{ère} étape : Replacer la personne dans son contexte, faire qu'elle s'y replace :

- Qu'est-ce qui a amené la personne à loger ici et pas ailleurs ? Quel a été le parcours résidentiel (localisations et types de lieux, types de logements) et familial (les deux parcours étant généralement liés) de la personne ?
- La localisation actuelle est-elle un aboutissement, une étape, une obligation, une réalisation de soi, reflète-t-elle une gradation ou une dégradation par rapport aux situations précédentes ? La personne envisage-t-elle de changer de localisation dans un avenir proche ?
- En lien avec ce qui précède, faire dire le parcours familial, les changements passés, l'évolution actuelle, quels sont les événements marquants, les ruptures ou les longues périodes ? Quelles en furent les conséquences spatiales ?
- Le parcours professionnel : qu'est-ce qui fait, qu'est-ce qui a fait qu'actuellement vous travaillez là (ou vous ne travaillez pas) ? Cet emploi est-il temporaire ou à long terme ?

2^{ème} étape : Logement + famille + travail → déplacements : Comprendre les déplacements avérés et la mobilité qui la sous-tend

- Quels sont les principaux déplacements (motifs : travail, commerce, services, loisirs, etc.) que vous effectuez chaque semaine ? Sont-ils les mêmes que lorsque vous habitiez dans votre précédent logement ? Ont-ils augmenté, diminué, en nombre, en durée ?
- Pouvez-vous qualifier rapidement les déplacements quotidiens que vous avez pu ou dû effectuer, d'une façon générale ou par grande période de votre vie ? Qu'en ressort-il ? Quels points positifs, négatifs ?
- Pouvez-vous décrire, du point de vue des déplacements, une journée-type ? Qu'en pensez-vous ? en êtes-vous satisfait(e) ? Pourquoi ? Est-ce que cette situation peut s'améliorer ? Que faites-vous pour cela ?
- Selon vous combien coûtent ces déplacements (il ne s'agit pas de savoir combien cela coûte mais s'il s'en préoccupe) ? Ce coût est-il important pour vous ? Cherchez-vous à le raisonner ?
- Diriez-vous que la mobilité est quelque chose d'important pour vous ? Qu'est-ce que cela vous apporte ?

3^{ème} étape : Présentation de la carte du relevé GPS :

- Pouvez-vous nous commenter spatialement votre carte ? Pensez-vous qu'elle serait comme cela ? Y en a-t-il plus ou moins de déplacements que ce que vous imaginiez ?

- Parlez-nous des lieux, des trajets. Des motifs de déplacement ?
- Est-ce qu'il y en a qui vous sont agréables, d'autre désagréables, ou neutres ?
- Pour chaque portion, quel mode de déplacement utilisez-vous ? Pourquoi celui-ci ?
- Vous dites-vous parfois que vous pourriez y aller autrement ?
- Vous dites-vous parfois que vous auriez dû ne pas vous déplacer, ou aller ailleurs ?
- Utilisez-vous internet pour certaines démarches plutôt que de vous déplacer ?
- Pourquoi utilisez-vous la voiture ? Pourquoi utilisez-vous les transports en commun, le vélo... ? Qu'est-ce qui vous motive ?
- Si vous habitiez en ville, quels déplacements feriez-vous en plus, en moins ?

4^{ème} étape : Connaître le niveau d'implication de personne dans la société, notamment la prise en compte d'une durabilité peu ou mal définie

- Etes-vous sensible aux discours actuels sur le développement durable ? Depuis quand ? Qu'est-ce que c'est pour vous le développement durable ?
- Que faites-vous en ce sens ? Que pourriez-vous faire ? Depuis quand avez-vous modifié vos comportements ?
- Est-ce que vous y pensez quand vous vous déplacez ?
- Pensez-vous à ces préoccupations plus pour les déplacements, l'énergie en général, la protection de la nature, l'alimentation, sur d'autres plans ?
- Si vous deviez faire un geste pour le développement durable, quel serait-il ?
- Est-ce que cela pourrait être un argument, un élément de réflexion pour votre prochain logement ? pour votre prochaine voiture ? (ou bien est-ce que cela a été pris en compte pour votre logement actuel ?)
- En matière de déplacement, qu'est-ce que cela signifie pour vous ou pourrait signifier pour vous à l'avenir ?
- Quelle mesure trouveriez-vous utile pour vous aider à modifier vos comportements de mobilité ? Seriez-vous prêt à déménager ?
- Quels sont selon vous les arguments les plus convaincants sur le développement durable : discours anti-voiture, discours sur l'alimentation, discours sur la qualité des logements, discours sur la protection de la nature, discours sur le changement climatique ?

Annexe 5 : Les justifications du choix de localisation

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
D1	Choix de localisation	Vie active	Tours	Urbain	Sociétale	Donc après je suis revenu fin 92 ... sur Tours	Retour à la famille
	Déménagement	Vie active	Paris	Urbain	Sociétale	J'ai été travaillé un peu à Paris 6 mois sur Paris	Travail
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours nord	Urbain	Domestique	J'ai rencontré Sylvie on est revenu sur Tours parce que j'avais une possibilité de travailler pour la mairie, donc on est revenu sur Tours, on habitait à Tours Nord. On a du habiter un peu moins d'un an, 6 mois.	Travail/famille
	Choix de localisation	Vie active	Tours nord	Urbain	Sociétale	donc j'ai eu l'opportunité d'avoir un place à la mairie de Tours donc j'avais déjà ma mère qui était sur Tours.	Travail et rapprochement familial
	Déménagement	Couple sans enfant	Saint-Etienne de Chigny	Périurbain lointain	Domestique	Donc on a acheté une maison troglodyte à Saint-Etienne-de-Chigny à 15 kilomètres d'ici	Maison/famille
	Déménagement	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	Flora est née à Saint-Etienne mais de 2-3 mois on a déménagé	Agrandissement de la famille
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	J'aurais pu voyager mais j'ai eu tendance je sais pas pourquoi à rester sur Tours ... peut être que c'est le fait d'avoir eu des enfants rapidement	Jugement sur la mobilité résidentielle limitée : veut expliquer pourquoi il est resté à Tours depuis le début de sa carrière
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Sociétale	Et puis pas les trimbalier ou peut être peur de changer de travail je sais pas	Sécurité de l'emploi est un argument fort (emploi public)
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	parce que c'était trop petit après au niveau des enfants.	Justification déménagement Saint Etienne - Fondettes : raison taille de la maison
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Sociétale	Et puis ça rapprochait on a pensé qu'après les enfants iraient à l'école à Tours donc ça rapprochait de Tours	Rapprochement de l'école, accès à la ville pour les enfants
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Pas Tours	Urbain	Sociétale	Ben si. Sylvie aurait bien aimé déménager à Tours mais ... pour éviter les allers en voiture. On a pas trouvé grand-chose... C'était cher	Aimeraient déménager, mais limite financière
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Pas Tours	Urbain	Domestique	Ca aurait été plus petit, il y aurait eu le problème du jardin mais le jardin c'est vrai qu'on y est presque jamais dehors	Type d'habitat offert par la ville n'est pas adapté
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Pas Tours	Centre-ville	Technique	c'est vrai que je ne pourrais pas ne pas avoir de voiture. Moi je suis souvent, les magasins c'est souvent les centres commerciaux	Imagine habiter en centre-ville : sans voiture, cela entraîne un changement de mode de vie
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Spatiale	Là on a le bus qui passe devant chez nous	Argument qui renforce le fait de rester à Fondettes
Choix de localisation	Couple avec enfant	Tours centre ?	Centre-ville	Sociétale	Ben les enfants iraient en bus... parce que ça ferait, c'est un budget quand même la voiture au niveau essence et tout ça.	Si habitaient en centre-ville, les modes de déplacement changeraient automatiquement	
Choix de localisation	Couple avec enfant	Tours centre ?	Centre-ville	Sociétale	Est-ce que ce côté cher du logement tu serais prêt à le payer pour être, pour pouvoir dire tiens je suis un peu plus respectueux des ... de l'écologie. D1 - Peut être pas, pas comme ça. Ça arriverait si le prix des carburants augmentent fortement.	Mise en balance : pas encore atteint un point de rupture	
F4	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours Nord	Urbain	Sociétale	à partir du moment où on a commencé à... j'ai commencé à travailler, il y a eu beaucoup d'aller retour entre le domicile dans le Loire et Cher et le domicile dans l'Indre et Loire et en faisant la route soit dans un sens soit dans l'autre.	Après une enfance "ancrée", le travail amène à modifier complètement les habitudes de mobilité
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours Sud	Urbain	Domestique	à partir du moment où j'ai rencontré bah ma copine...ma femme. Elle était à l'école et moi j'ai du reprendre une formation professionnelle pour me spécialiser donc pendant un an j'étais sur l'IUFM de Fondettes. Donc pendant cette année là justement j'ai...on a habité à Tours Sud.	Installation dans un appartement à Tours et début d'investissement dans la ville.
	Déménagement	Couple sans enfant	Tours Nord	Urbain	Sociétale	Une fois que j'ai eu fini mon IUFM à Fondettes j'ai du...j'étais rattaché au Loire et Cher donc j'étais enseignant dans le Loire et Cher, forcément je pouvais que avoir des postes dans le Loire et Cher.	Le travail amène à déménager pour faciliter l'accès
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours Nord	Urbain	Domestique	on a déménagé pour aller à Tours Nord parce que moi je travaillais dans un dans une commune qui était au Nord de Blois donc je faisais beaucoup de mobilité en voiture... 35-40 minutes	Mais ils restent sur Tours
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours Nord	Urbain	Domestique	elle elle était assistante sociale à Tours Nord donc juste à côté à côté de la maison. A la croix rouge là juste à côté.	arbitrage
	Déménagement	Couple sans enfant	Sambin	Rural	Sociétale	on a été habité dans le... je sais pas si vous l'appellez le périurbain, mais vraiment à la campagne à Sambin dans le Loire et Cher donc c'est bien au Sud. c'est vraiment une toute toute petite commune au milieu de nulle part	Définition de la commune : plutôt rurale
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Sambin	Rural	Sociétale	Elle avait trouvé un premier travail à Blois elle et moi je travaillais à MontRichard. Qui est plus bas.	arbitrage : entre les deux emplois
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Sambin	Rural	Sociétale	Juste entre les 2 boulots et que...et Tours aussi. On coupe la poire en 2	Arbitrage en fonction de la famille de chacun

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
F4	Déménagement	Couple sans enfant	Vineuil	Périurbain proche	Sociétale	Et donc après Sambin on a été par contre à Vineuil. Donc on était à Vineuil donc elle travaillait sur Blois pendant un peu plus longtemps. Et moi je travaillais à l'école de Vineuil, pendant 2 ans.	Première stabilisation dans une commune d'origine.
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Vineuil	Périurbain proche	Domestique	sur Tours c'était des appartements. Et Sambin c'était une petite maison et Vineuil une petite maison aussi. Voilà avoir un jardin avoir euh un parking avoir une cour avoir une terrasse...	Justification du type d'habitat
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Vineuil	Périurbain proche	Domestique	voilà pour inviter des gens c'était plus facile d'inviter des gens quand on a une maison tout ça... Notre idéal euh elle elle a toujours habité en maison elle a jamais connu les appartements. Moi j'ai toujours habité dans une maison aussi donc	Justification par l'habitude
	Déménagement	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Sociétale	bah oui ya 3 ans donc on est revenu habiter en Indre et Loire donc on a habité chez ses parents pendant 2 ans le temps de la construction de la maison	Possibilité d'hébergement chez les parents
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Sociétale	elle travaille à Tours Nord donc Quartier de l'Europe donc...	Rapprochement de la famille par le travail
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Sociétale	Et moi je travaille là	Suit sa femme en trouvant un nouveau travail
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Spatiale	sur l'instant c'est définitif dans le sens où voilà... on en avait un petit peu marre de...de bouger de faire la route pour le travail.	Justification d'un choix "quasi définitif" pour raison d'envie de se stabiliser
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Temporelle	On voulait avoir du temps aussi pour nous pour faire d'autres choses.	L'emploi est trouvé pour une raison particulière : plus d'opportunités systématiques
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Domestique	là au lieu d'acheter bah on a eu l'opportunité de construire... Donc il y avait pas le terrain à acheter. Il y avait le fait aussi que les parents de ma femme ils sont...ils ont une entreprise de maçonnerie	Veulent s'installer : et puis les opportunités se présentent pour construire.
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Domestique	Ce qu'on peut dire c'est que bah ici on connaissait déjà parce que on a déjà vécu ici pendant 2 ans juste à côté.	Force de l'habitude
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Spatiale	e qu'on peut dire c'est qu'en terme de proximité ça nous plaisait bien on est à proximité du centre ville de Tours sans souci même pas 10 minutes... Bon Faut avoir des choses à faire en ville et on en a pas forcément... Ya le fait aussi que sur Tours Nord c'est relativement bien développé.	Proximité centre-ville est mise en avant mais dans les faits la centralité est plutôt sur Tours Nord (plus proche) et dans les grands centres commerciaux
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Notre Dame d'Oé	Périurbain proche	Domestique	On a une maison. Depuis qu'on a le chien on a une maison. Non c'est pas le chien mais c'est la maison qui a amené le chien. Ah oui des chiens on en a toujours eu chez nos parents. Les 2.	Idéal de vie : couple, maison, chien, etc. Reproduction des modèles de vie des parents
H1	Déménagement	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Domestique	à l'époque enfin elle était dépendante de Fontevraud. Mais elle était affecté sur Chinon pas sur la centrale. Et donc en fait elle avait mutée sur Tours. Et donc...on avait pris un appart...	Combinaison du lieu de travail et de l'envie de s'installer ensemble en couple
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Domestique	alors là c'était le top parce que c'était à deux pas de Jean Jaurès c'était ... Entre Entraigues et Origet. J'avais jamais fait aussi près de Jean Jaurès.	Valorisation d'une position hyper centrale
	Déménagement	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	Donc en 2006 on a déménagé d'abord un avec la naissance de la 2ème qui faisait que l'appart... On avait une pièce possible mais on avait plus de bureau.	Raison des enfants
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Mais surtout donc c'était pas ça qui influait mais mon ex devait muter et... elle a muté sur Marseille mais en étant affectée sur la centrale de Chinon.	Raison de travail : quitte Tours pour travailler à Chinon
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	yavais pas 36 solutions soit on trouvait sur Tours parce que c'est vrai qu'on était quand même bien sur Tours. Mais du coup elle faisait tous les kilomètres. Soit on s'installait près de la centrale et ça moi je ne me voyais pas bien faire le déplacement...	Problème d'arbitrage familial entre l'homme et la femme
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Spatiale	mais c'était pas le fait des kilomètres mais c'était je me voyais pas m'enterrer dans... comme je disais dans tout mon parcours j'ai jamais habité autrement qu'en ville.	Pas d'envie pour une localisation rurale : l'habitude et la culture urbaine
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	je me voyait pas arriver ... A 18h ou 20h. Merde on a pas de pain. Tiens qu'est ce qu'on fait ce soir ? j'ai envie de faire quelque chose et de ne pas pouvoir faire quelque chose. Donc j'ai dit non Avoine ça le fait pas. Et donc on va couper la poire en deux.	La localisation en milieu rural est associé au manque d'activités et surtout de potentiel d'activité
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Intime	on cherchait, en fonction du marché, une vieille maison pas de pavillon, pas dans un lotissement. Moi c'était hors de question. Je disais je préfère louer une baraque pourrie que d'acheter un pavillon. Et puis on a trouvé une maison ancienne, on l'a achetée	Recherche d'un type d'habitat particulier. Pas de pavillon en lotissement. Principes personnels
	Choix de localisation	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	sinon je serais revenu sur Tours c'est évident mais compte tenu que je ne peux pas habiter autrement que sur cette ligne Langeais ...Langeais Azay...	Contrainte de localisation est due au lieu de travail de son ex-femme et à son nouveau lieu de domicile (Azay).

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
H1	Choix de localisation	Divorcé avec enfant	Tours ?	Urbain	Domestique	Entre habiter en péri-urbain dans une vieille maison... Et revenir sur Tours et se retrouver dans une position où tu es obligé d'acheter soit du pavillon soit une maison de ville qui est finalement je sais pas moi aux rives du cher parce que c'est moins cher	Imagine les contraintes pour revenir à Tours (ce qu'il souhaite dans un idéal) : en termes de pouvoir d'achat
	Choix de localisation	Divorcé avec enfant	Tours ?	Urbain	Domestique	et du coup faut la bagnole systématiquement tu peux rien faire à pied donc comme là aujourd'hui. Cela ferait moins de trajet mais c'est pas le fait de...pour moi quand on a fait 10 bornes on peut faire 30 bornes.	Considère que dans le déplacement voiture ce n'est pas la distance qui compte. Ne voit donc pas de différence effective entre la vie actuelle et une vie à Tours en termes de déplacements
N1	Déménagement	Vie active	Amboise	Urbain	sociétale	Après le concours j'ai été appelée pour un remplacement. Du coup j'ai eu l'énorme chance d'être appelée ici.	Le travail amène à quitter Orléans pour s'installer en Indre et Loire
	Choix de localisation	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Mais je sais que je ne demanderai jamais une mutation. Parce que je connais un peu les écoles d'Orléans...c'est un peu moins sympa qu'ici (rire) Et puis mine de rien je trouve le département quand même plus sympa.	Imagine changer de lieu de travail : pas d'attrait pour un retour à Orléans
	Choix de localisation	Vie active	Amboise	Urbain	Domestique	Cela me rapproche de la Bretagne. En fait dans deux ans mon père compte démissionner de l'armée et retourner vivre en Bretagne. Ils ont construit leur maison là-bas.	Elle se positionne en fonction de ses parents
	Choix de localisation	Vie active	Amboise	Urbain	Domestique	Donc du coup, vu qu'on est...enfin, on est pas mal famille... mon but ce n'est pas de m'éloigner...	Elle cherche à ne pas s'éloigner de la Bretagne
	Choix de localisation	Vie active	Futur ?	Rural	Intime	Non, parce que là je sais que je serais obligée de prendre la voiture pour aller faire des courses, pour aller sur Tours...parce que là j'aime bien quand même avoir des choses pas trop loin pour pouvoir me déplacer aussi en vélo. Etre en pleine campagne ça ne me plairait pas	La localisation en ville lui convient car elle permet de ne pas tout faire systématiquement en voiture
	Choix de localisation	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Puis c'est vrai, que je n'ai pas trop envie de déménager non plus. Cela fait un an et demi que je suis là, donc j'ai envie de me poser un peu avant de re-bouger.	La précarité du travail la conduit à espérer un remplacement à proximité d'Amboise pour éviter d'avoir à déménager à nouveau
	Choix de localisation	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Ba moi dans l'idéal ça serait a pas plus d'une demi-heure d'ici.	Elle se donne une "marge" de distance quotidienne
N2	Déménagement	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Domestique	Quand je me suis mariée j'ai quitté papa maman. J'ai pas joué les Tanguy. J'ai habité en fait à Boulogne-Billancourt mais juste à la limite de Paris	Paris et sa banlieue sont associés sous un même générique de Paris. La séparation d'avec les parents est source d'autonomie
	Déménagement	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Domestique	Quand je me suis mariée à 23 ans, on est allés vivre à Boulogne Billancourt	Déménagement pour raisons domestiques (couple)
	Déménagement	Divorcé avec enfant	Issy Les Moulineaux	Urbain	Domestique	Voilà et après quand j'étais à Paris 1, j'ai déménagé et j'étais encore à la limite de la porte de Versailles, puisque j'étais à Issy-les-Moulineaux. Et j'ai même divorcé donc c'est peut être pour ça que j'ai déménagé.	L'explication du déménagement : le divorce
	Choix de localisation	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Domestique	Tout ce qui était sur Paris ce n'était que des appartements. A Boulogne, on avait un 100m². Après quand je me suis retrouvée toute seule j'ai eu un studio. Parce que les loyers avaient largement augmentés aussi. Puis en fin de compte en général quand tu divorces tu as besoin de remplumer un chouilla aussi.	Le divorce cause un changement de style d'appartement. Plus petit et une vie plus économe
	Choix de localisation	Divorcé avec enfant	Issy Les Moulineaux	Urbain	Domestique	Dans mon studio à Issy il y avait une petite terrasse. C'était un plus. Quand il faisait beau n'importe quoi, on arrivait à être à deux avec une petite table, à prendre...à manger dehors.	Le changement de type d'habitat permet aussi d'avoir un élément nouveau dans le logement : terrasse
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Midi (Var)	Rural	Domestique	Alors les débuts c'étaient le Midi : on serait allé, enfin déménager mais retrouver du travail tout ça...dans le Midi dans le Var parce que on avait un studio là-bas. Et en fait je cherchais des maisons la semaine Parce que là on avait décidé une maison 300m² avec du terrain. Et les week-ends il descendait et on allait visiter ce que j'avais retenu. Puis au bout du 3ème week-end je crois il m'a dit non c'est bon on arrête le Midi parce que j'arriverais jamais à y vivre l'été : il fait trop chaud.	Recherche d'une maison dans le Var (où ils ont déjà un studio pour les vacances. Mais le climat est un facteur pour rejeter par la suite cette idée.
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Centre de la France	Rural	Domestique	Donc après on a fait un compromis. On a pris la carte de France en disant voilà, on la coupe en 2. Tout ce qui est au dessus de Paris c'est hors de question, je dis donc toi tu veux pas là-bas donc il reste une bande.	Compromis dans le couple entre les différentes régions de France. Finalement on retient une zone assez proche de Paris
	Choix de localisation	Couple sans enfant	Tours et région	Rural	Intime	Donc y avait Besançon, Dijon, Orléans je fais non. Donc après on a Poitiers, Tours, d'accord. Parce que en fait je voulais me rapprocher un peu plus si tu veux de la ...j'allais dire de la mer c'est un peu bête parce que Tours on est assez loin de la mer mais euh nan parce que Orléans pour moi c'était encore trop près de Paris. Si on voulait partir on partait.	Il fallait être à bonne distance de Paris

Annexe 6 : Les justifications de la mobilité quotidienne

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
D1	Mobilité quotidienne	Vie active	Tours Nord	Urbain	Sociétale	après j'ai travaillé un peu en Intérim sur Tours, j'ai été quelques mois à Vendôme...	Travail
	Mobilité exceptionnelle	Vie active	Djibouti	Urbain	Sociétale	je suis ... parti à l'armée.	Obligation mais choix de l'étranger
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Technique	quand je suis à l'arrêt j'ai l'impression de perdre du temps donc même si ça me rallonge un petit peu et que je roule à 50 ou à 30 tout le temps ben je fais quelque chose, je conduis.	Rapport à la conduite : ne pas perdre de temps
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	Mercrredi tu travailles pas ? D1 : Non. Enq : Pourtant le parcours il ressemble. D1 : de toute façon dès qu'il faut aller à Tours Enq : Ouais. Là c'est le parcours, tu passes pas loin de ton travail mais tu n'y vas pas	Même chemin les jours sans travail
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Fondettes	Périurbain proche	Sociétale	J'allais travailler à Fondettes	Mobilité quotidienne en dehors de la ville
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Tours-Blais	Périurbain proche	Sociétale	D'où maintenant mes déplacements fréquents sur Blais... C'est le club que j'ai créé avec les amis, mon ami d'enfance en fait.	Recrée un lien social en exportant une activité à Tours vers sa région d'origine : opportunité de rentrer dans sa région d'origine
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Tours-Blais	Périurbain proche	Sociétale	Et qui fait que bon c'est vrai cette année c'est particulier parce que j'y vais qu'une fois mais depuis 5 ans j'y vais 2 à 3 fois par semaine. La mobilité là... L'engagement sportif amène du coup à se déplacer. L'essentiel des déplacements sont dus à ça	La mobilité est choisie, et donc peu vécue comme une contrainte (déclaratif) car liée au loisirs et aux amis
H1	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Vineuil	Périurbain proche	Sociétale	elle a travaillé à Chateau-Renaud, à Bourges, à Vierzon Donc au départ c'était comme ça	Pas de déménagement car lieu d'emploi du mari est Vineuil
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Marçay	Rural	Domestique	en fin de thèse et donc c'est là où j'ai rencontré ma future ex-femme (rire) et du coup du coup du coup ya eu donc toute une période où j'étais toujours dans le même appart soit elle elle venait soit moi j'y allais elle habitait c'était complètement pommé ...au fin fond de la campagne chinonaise.	Double lieu d'habitation : mobilités nombreuses dans le département
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Tours centre	Centre-ville	Sociétale	on allait tout les deux en bagnole. On habitait enfin on bossait presque au même endroit... Voilà mais soit on avait pas les mêmes horaires soit on avait en fait un appart avec un garage un box fermé plus un parking sous-terrain.	La mobilité est en voiture, mais pas de covoiturage à cause des horaires. Plus la facilité à se stationner qui fait qu'ils ont deux voitures
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Tours centre	Centre-ville	Domestique	est-à-dire par rapport à la contrainte de la nourrice ça devenait compliqué même si la nourrice en fait elle était...elle était vers Grandmont. Donc à côté du travail à la fois du mien et à la fois du sien.	La nourrice est choisie à côté du lieu d'emploi. Mais cela encourage l'usage de la voiture dans le déplacement domicile-travail
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	Donc après c'est moi qui gérais le matin. Habituellement voilà classiquement c'est moi qui gérais le matin c'est elle qui gérait le soir	La gestion des enfants est partagée entre le mari et la femme
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Donc le matin ba voilà moi je faisais d'abord la nourrice puis l'école et enfin ... Le trajet pour Tours.	Agenda millimétré
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Donc voilà je prenais l'autoroute et puis en kilomètre ça faisait presque 10 bornes de plus mais en temps je gagnais largement	Choix du confort de conduite plus que de l'économie de la voiture. Autoroute gratuite à cette époque
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Donc je mettais vraiment pas de temps. Je prenais systématiquement l'autoroute en fait systématiquement.	Le gain de temps est associé à l'usage de l'autoroute et donc à la vitesse.
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	moi je conservais des activités sur Tours... à la sortie du boulot ou avant en fait mes pratique commerciales finalement c'étaient quand même beaucoup sur Tours.	Pour faciliter la transition, il conserve des pratiques urbaines et sur Tours (habitudes)
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	ma mobilité je la vois contrainte vachement contrainte ouais. Par exemple vachement contrainte par les enfants et pas du tout négativement hein c'est un choix. Enfin c'est un choix c'est pas qu'un choix c'est aussi là aujourd'hui je peux pas revenir sur des questions de garde.	L'agenda est dépendant de la semaine de garde : une semaine avec une semaine sans les enfants.
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	j'ai quand même moi limité mes déplacements sur Tours. C'est-à-dire que avant quand ...régulièrement si je voulais me faire un ciné sur Tours je le faisais. Maintenant ce que je fais c'est en rapport avec mon boulot ou avant le boulot ou après le boulot. Ou je fais une pause au milieu de la journée	Optimisation de l'aller-retour à Tours : combinaison des activités sur un même trajet.
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	quand le mercredi avec les enfants j'ai fait je sais pas combien j'ai peut être fait 100 bornes dans la journée et tout ça... Bah j'avoue que le soir souvent voilà je passe voir un pote on boit une tasse on se prend un apéro...	Dilemme des activités : les loisirs des enfants contre les loisirs personnels.
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Normative	Cette contrainte tu la trouve pesante ? Non pas pesante parce que...non pas pesante du tout parce que à la base... il y a des enfants. C'est clair que si y avait pas les enfants je l'accepterais pas ça.	L'importance de la mobilité quotidienne (qui peut être en soi pénible) est jugée nécessaire pour le bien des enfants, valeur supérieure à tout le reste
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	ya vraiment la semaine où je bouge énormément et puis la semaine où en général c'est même moi qui invite. Je dis aux gens c'est vous qui bougez	Dissociation semaine famille est semaine pour soi (sans les enfants). En profite pour "limiter" les déplacements.
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Première semaine c'est 375 km. Oui, c'est un demi plein. Je fais un plein tous les 15 jours donc... et là j'ai bougé normalement ni plus ni moins... Je peux aller jusqu'à 400 bornes dans la semaine.	Réfère sa mobilité à la consommation d'essence de sa voiture.

Enquêté	Mécanisme	Âge de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
H1	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Donc la deuxième semaine 160km. Voilà j'ai fait gaffe. Il y avait pas beaucoup d'essence et mes parents devaient venir pendant les vacances, donc les relations que j'ai eues ça a été des relations...avec les voisins.	Prévision du besoin en essence (période de la pénurie) : du coup, limite ses déplacements.
	Mobilité quotidienne	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	moi de toute façon ce qui structure...un peu les kilomètres que je fais et qui utilise la voiture c'est quand même d'abord et avant tout pour la semaine où j'ai les filles et...les activités enfin activités et tout ce qui va avec hein les courses...	La pratique de déplacement est quasi uniquement imputée aux enfants. Pas au travail
N1	Mobilité exceptionnelle	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Après Orléans, je ne sais pas si je vais garder des liens... Je suis toujours au club d'Orléans, d'athlétisme.	Continue à retourner sur Orléans, mais pas d'attaches particulières
	Mobilité exceptionnelle	Vie active	Amboise	Urbain	Domestique	Je trouve que, enfin c'est assez sympa que mes parents soient sur La Rochelle parce que du coup pour aller en train sur La Rochelle c'est super pratique.	Le choix du train est important et les conditions d'accès comptent
	Mobilité quotidienne	Vie active	Amboise	Urbain	Spatiale	L'année dernière j'allais à l'IUFM à Fondettes... c'était contraignant depuis que je prends la voiture... oui c'est contraignant pour moi en fait.	N'aime pas conduire. La voiture quotidiennement est une contrainte
	Mobilité quotidienne	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Je fais deux jours à Amboise et deux jours à Vézetz, pour le moment, après je sais qu'à Amboise c'est jusqu'à fin de novembre et à Vézetz fin décembre après cela peut être prolongé...	Un emploi du temps très complexe qui nécessite de s'adapter chaque jour
	Mobilité quotidienne	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	et non ça va les trajets... Je préfère largement aller en vélo à Amboise que faire 30 minutes de voiture pour aller à Vézetz.	Préférence pour le trajet vélo et à proximité.
	Mobilité quotidienne	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	Par rapport à Vézetz, j'ai plusieurs possibilités pour aller là bas aussi. Du coup, je suis entrain de chercher là... le plus court, le mieux... Donc je pense qu'il y a des endroits où cela va changer.	Le chemin en voiture est l'occasion d'optimiser le meilleur parcours
	Mobilité quotidienne	Vie active	Amboise	Urbain	Spatiale	Retour très pénible parce qu'il faisait nuit, il y avait beaucoup de pluie.	Le trajet est décrit comme une épreuve. Elle est très sensible aux conditions du déplacement
	Mobilité quotidienne	Vie active	Paris 6ème	Centre-ville	Sociétale	J'ai travaillé au CNRS qui était aussi dans le quartier	Tous les emplois (le sien, celui du père et celui de la mère) sont dans un secteur restreint qui permet d'y aller à pied
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Je crois que je n'ai pas connu de supermarchés dans Paris. On faisait le marché et les commerçants de la rue. La première fois que j'y suis allée c'était quand j'étais à Boulogne. Parce qu'il y en avait un Porte d'Auteuil.	Nouveau type de commerces (du à la période des années 1960 mais aussi au quartier où elle habite)
	Mobilité quotidienne	Vie active	Paris 6ème	Centre-ville	Spatiale	quand j'ai commencé à bosser au CNRS ou là c'est pareil je prenais...j'avais tout les transports : j'avais les pieds, le bus, le métro et j'avais à ce moment là les trains les petits trains banlieusards qui faisaient Saint-Michel - La gare d'Orsay. Quand il pleuvait je les choisissais, pour pas me faire mouiller.	L'offre de transport est extrêmement variée. Elle a plusieurs possibilités pour se déplacer. Elle n'emploie le TC que certains jours
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Spatiale	Quand j'ai déménagé à Boulogne ça faisait un peu plus loin donc là j'ai pris le métro pour aller au CNRS	Changement de résidence induit changement de pratique de mobilité (à l'encontre de ce qu'elle préférait)
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Mais j'avais quoi...45 minutes de métro... j'avais un changement. Au début ça paraît long bon après tu t'y habitues. Parce que t'essaie de alors j'ai toujours essayé de faire ça à Paris, de décaler tes horaires par rapport à la foule.	Elle s'arrange pour partir un peu plus tôt ou un peu plus tard afin d'éviter les heures de pointe dans le métro. S'habitue rapidement au nouveau mode de transport
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Sociétale	Donc après quand j'ai eu ma fille je me suis arrêtée 3 ans. J'ai changé de travail, j'étais venue de l'éna dans le XVIIème. Donc là j'ai récupéré une ligne de métro directe où j'avais 20 minutes.	L'arrivée de l'enfant est l'occasion de changer de travail et de se rapprocher de son domicile. Changement de quartier : le 16ème arrondissement
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	sociétale	de 91 à 94 j'ai fait un détachement dans une entreprise d'informatique. C'était à côté du Printemps donc c'était boulevard Haussmann. (rires) Je me suis toujours pas trop mal débrouillée c'était direct et j'avais 20 minutes aussi.	Changement de lieu de travail mais pas d'important changement pour le trajet domicile-travail
	Mobilité quotidienne	Couple avec enfant	Boulogne Billancourt	Urbain	Domestique	Quand je m'occupais de ma fille, je n'avais plus de déplacements du tout. Enfin si en voiture ou des choses comme ça pour aller... on avait le bois de Boulogne qui était pas loin. On allait avec la poussette et hop. Oui non enfin c'est vrai que j'ai fait beaucoup beaucoup de choses à pied.	La période de congé parental est une occasion pour découvrir les alentours de son domicile
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	J'ai demandé une mutation à Tours. Si j'ai choisi Tours c'est qu'en fait je savais qu'à Tours y avait des labos mixte CNRS	Le travail est possible à proximité du nouveau lieu de domicile. Ce qui entre dans le choix du secteur
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	Pour Fabien ça n'a pas changé. Non parce que en fin de compte il était indépendant. Il avait sa société	Le conjoint n'a pas besoin d'une mutation. Sa société le suit
	Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Sociétale	Mais lui par contre il était, il faisait ses... donc lui quand on est arrivé ici il a continué à faire ses petits déplacements Paris-Tours, Tours-Paris. il partait à 4 heures et demi-5 heures du mat' et il rentrait le soir à 9 heures et demi. Il faisait ça une à deux fois par semaine	Une mobilité très importante en contrepartie d'un choix de vie et d'un nouveau lieu de domicile
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	Et bien là j'ai repris la voiture dis donc parce que j'avais eu mon permis j'avais je sais pas 19-20 ans mais je m'en étais strictement jamais servi.	Le nouveau domicile entraîne une nouvelle forme de mobilité en voiture : pas d'expérience	
Mobilité quotidienne	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	Je prends le bus jusqu'à la gare puis le train qui mets environ 25 minutes. De la gare de Sainte Maure je reprends ma voiture pour aller jusqu'à chez moi. Cela prend une heure et demie	Le déplacement quotidien pour le travail combine de nombreux modes (bus, train, marche, voiture) : modèle de durabilité ?	

Annexe 7 : Les justifications de la durabilité acceptable

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
D1	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Technique	on avait fait faire des études, donc on avait fait une nouvelle construction sur le toit terrasse de la cuisine donc c'est isolé comme il fallait. ... c'est vrai qu'il faudrait qu'on fasse l'isolation par l'extérieur ça serait l'idéal mais ça a un coût ...	Envisagent des modifications dans l'habitat pour limiter les consommations d'énergie
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Normative	Ouais je sais pas. On essaie de pas trop consommer.	Philosophie générale
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Domestique	Enq: et puis le point sur lequel vous jouez il me semble en matière de réduction des dépenses d'énergie c'est sur le covoiturage vous êtes pas sur un site de covoiturage mais les copains, les copains des enfants, etc. D1 : C'est vrai c'était mieux les autres années, cette année ça revient un peu mieux.	Trouver les justifications : pas le choix et quelques efforts tout de même
	Durabilité	Couple avec enfant	Fondettes	Périurbain proche	Technique	Y'a un petit parking mais bon c'est toujours la même ligne, y'a un bus tous les ... pour que ça marche faut qu'il y en ait tous les quarts d'heure et encore	Imagine des solutions pour changer les comportements (global)
F4	Durabilité	Couple sans enfant	Notre Dame	Périurbain proche	Sociétale	Et puis c'est vrai maintenant qu'on est propriétaire on ...c'est aussi des choix qu'on peut... Pour le chauffage de la maison tout ça ...euh on a essayé de regarder. On est un peu plus sensible	Les changements sont possibles au moment de l'installation dans le nouveau logement et aussi par rapport au statut d'occupation (propriétaire).
	Durabilité	Couple sans enfant	Notre Dame	Périurbain proche	Technique	pour la maison aussi il y avait des contraintes des bâtiments de France par rapport à un château qui est à proximité. On pouvait pas utiliser les matériaux qu'on voulait et tout ça... c'était notre première construction. Maintenant si on avait une deuxième construction à faire peut être qu'on l'envisagerait autrement... du bois des panneaux solaires...	Contraintes qui empêchent l'initiative individuelle : réglementations et protection du patrimoine
H1	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Normative	Supprimer la voiture non. Pour moi c'est inenvisageable... à court terme sûr à moyen terme je ne vois pas la supprimer, voir tous les gens qui sont dans cette section là. Qu'il y ait une offre ferroviaire ou pas...c'est le cas ici mais ensuite compte-tenu des contraintes familiales je ne vois pas vraiment de solution.	L'idéal du sans voiture est une illusion pour lui. Du point de vu des horaires et des distances à parcourir. Compare voiture et TER
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Et puis la dernière solution c'est ce que mon ex a fait. C'est l'optimisme mais tu prends une une comment dire une personne à domicile. Qui va chercher les enfants à la sortie de l'école. Qui leur fait faire les devoirs qui fait le ménage le machin...	Le déplacement quotidien pour le travail n'est pas couplé avec l'accompagnement des enfants : possibilité de choisir un mode de déplacement écologique.
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Le covoiturage j'y ai pensé, mais il faut que le collègue accepte mes contraintes familiales. Mon voisin travaille à Tours, mais avec des horaires complètement différents des miens	A déjà exploré des potentiels de covoiturage, mais les horaires l'empêchent de le réaliser.
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Moi la seule possibilité, la meilleure possibilité que j'aurais pour économiser du déplacement ce serait de bosser chez moi. Ca c'est pour moi ça serait la solution.	Télétravail sur certains jours de la semaine.
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Domestique	On l'était c'est-à-dire en gros si je prends la période 2000-2006 on achetait beaucoup bio, on achetait beaucoup pas forcément bio mais équilibrable... on depuis 2008. Voilà les coûts font que j'en suis revenu donc ya encore des produits bio mais moins qu'avant	Consommation bio et problème du coût et de la séparation qui fait que les capacités financières diminuent.
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Ca va aussi avec la maison c'est-à-dire que voilà, toute la rénovation elle se fait en évitant voilà tout ce qui est...Techniquement mauvais et puis techniquement mauvais pour la construction et en terme de rejet	Soucieux de l'environnement dans la construction et réhabilitation de l'habitat (santé)
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	En fait on te fait payer le développement durable et en gros c'est toi le vilain petit canard quand t'as pas les moyens de les acheter. Parce que quand tu vas dans un magasin on va d'abord te présenter la promo qui ne coûte rien mais qui est pas du tout économe et puis les produits les plus économes c'est les plus chers donc on les masque et puis faut vraiment être motivé pour les trouver dans le magasin.	Critique du développement durable et de son coût qui est attribué au consommateur et pas aux constructeurs. Aspect négatif de la société de consommation
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Tous les amis que j'ai sur Cinq-Mars...ce sont des gens qui sont sensibilisés comme moi... en étant lucides sur les coûts engendrés, en étant lucides sur les contraintes de chacun habitant là.	Prise de conscience est réelle, mais sans solution dans la vie courante
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Technique	Les péri-urbains ils ont tous leur cuve de récupération d'eau. Moi je l'ai vu je suis étonné d'ailleurs, mais tout le monde s'est acheté sa cuve de 500L	Les moyens d'économie d'eau ou d'énergie sont bien appropriés par les périurbains
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Là les péri-urbains c'est les vilains petits canards. Mais si tu regardes plus dans le détail ils les rationalisent aussi leurs déplacements. Je vois à Cinq-Mars, on a de plus en plus de gens qui prennent le train quand ils vont travailler à Tours.	Changement de comportement avéré parmi l'entourage du voisinage. Critique de la représentation négative et non-durable des périurbains
	Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	ça va être sur 5-10 personnes maximum. Mais c'est donc des gens sensibilisés. Mais ils sont pas forcément sensibilisés que par l'environnement mais aussi en ce moment par l'aspect économique.	Raisons économiques pour le changement de mode de transport
Durabilité	Divorcé avec enfant	Cinq Mars La Pile	Périurbain lointain	Sociétale	Moi dans mon cercle de connaissance...beh finalement c'est pas forcément une majorité de gens qui sont sur Tours pour travailler. Et donc pourquoi ces gens là on les obligerait à se regrouper à Tours	Critique le modèle anti-périurbain qui prône la ville dense	

Enquêté	Mécanisme	Age de la vie	Lieu	Géotype	Sphère	Citation	Commentaire
N1	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Technique	Bon déjà là j'ai la télé allumée pour rien (rire), déjà, génial (rire)... Non mais j'essaye de faire attention après je ne suis pas non plus... je ne suis pas super bio	La conscience est celle qu'il faut avoir au minimum. Ce n'est pas un mode de vie particulier
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Intime	mon intérêt par exemple pour prendre le train... Je le fais parce que j'y vois un intérêt pour moi. Après je me dis aussi, c'est vrai que c'est mieux aussi de peut-être moins prendre la voiture.	Le comportement est d'abord guidé par la préférence et après il peut être "par hasard" durable
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Sociétale	je trie mes déchets après... parce qu'il y a une certaine contrainte d'avoir plusieurs poubelles, je me dis si...c'est vrai qu'il y a beaucoup de déchets, donc je me dis que si ça peut être recyclé...Après j'entends des échos comme quoi ce n'est pas encore vraiment recyclé, ce n'est pas encore mis...	Le comportement est guidé par l'organisation pratique. Si le dispositif n'était pas en place, elle ne le ferait peut être pas.
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	sociétale	Voilà, je me dis que si je fais un effort pour rien...(rire) Je ne sais pas si je vais continuer.	L'idée est le donnant-donnant. Pas d'effort pour rien.
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Technique	En fait c'est lié, il n'y pas que le fait que je pense à l'écologie c'est que souvent derrière il y a aussi une économie ou il y a... que c'est moins nocif. Pour les produits ménagers BIO, je pense que, vu que je le touche pas mal aussi je pense que pour la santé c'est meilleur	L'écologie est de l'ordre du geste pratique qui cumule des avantages. Pas d'écologique pour l'écologique
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Spatiale	J'aime énormément les bords de Loire, du coup j'apprécie vraiment d'habiter, du coup, juste à côté. Bon après je n'ai pas non plus...j'ai bien appris qu'il ne fallait pas jeter des trucs par terre	Sensible au paysage, et donc une sensibilité à sa préservation
	Durabilité	Vie active	Amboise	Urbain	Domestique	pour le potager c'est aussi par rapport à ça, c'est avoir... produire ses légumes, ses fruits et savoir que... 'ai mangé quelque chose de meilleur...Donc ça ne sera pas une production...avec des transports, des trucs comme ça...	L'envie d'un potager (dans l'avenir) est une question de santé, mais aussi de sécurité
N2	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Domestique	J'allais dire au niveau des poubelles, ya des animaux qui passent aussi avant les camions poubelles. Alors t'as beau bien ficeler ton truc...donc plutôt que de ramasser tout éparpillé sur la chaussée. J'aime autant prendre mon petit sac poubelle et aller le mettre dans les conteneurs qui sont...voilà et qui sont bien évidemment pas près de nos maisons	Pour éviter la dispersion des ordures dans les champs (animaux) elle porte ses poubelles à la déchetterie (en voiture) = paradoxe
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Domestique	avec les animaux les petites poules par exemple... Ca mange tout, donc ya pas de déchet j'allais dire d'épluchures, de fruit légume machin, parce que ou c'est elles ou c'est un composteur. Parce que on a quand même trois composteurs...	Compost
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	on a fait changer notre chaudière, enfin la chaudière au fioul existante qui devait avoir 40 ans voir plus donc qui consommée pas mal contre une chaudière à condensation et on a fait mettre deux panneaux solaires pour les sanitaires et l'eau chaude.	Installations chauffage pour faire économies d'énergie
	Durabilité	Couple sans enfant	Luzé	Rural	Technique	L'année d'après on a fait changer toute les fenêtres et porte-fenêtre ... Meilleur isolation, double vitrage	Amélioration de l'isolation de la maison

Annexe 8 : Thibault S., Bailleul H., Martouzet D. et Feildel B., 2011, « La fabrique d'un habiter périurbain : le transport et la centralité », *Les cahiers de l'APR*, n°2, pp. 41-63

La fabrique d'un habiter péri urbain : le transport et la centralité

Thibault Serge¹, Bailleul Hélène², Martouzet Denis³, Feildel Benoît⁴
UMR 6173 CITERES – Département Aménagement Polytech'Tours

PériVia⁵ est une recherche menée par l'une des équipes de l'UMR CITERES⁶, en collaboration avec des chercheurs de l'UMR LADYSS⁷ et de l'IPHT⁸. Elle vise à mieux comprendre la mobilité quotidienne et hebdomadaire de personnes qui résident dans une commune périurbaine et mènent une activité professionnelle dans une autre commune et pour la plupart, au sein du pôle urbain voisin. Elle interroge également des individus habitant le pôle urbain et qui ont une activité professionnelle en dehors de ce pôle. Toutes les personnes enquêtées résident en Indre et Loire, un département polarisé par une agglomération française moyenne et qui regroupe plus de la moitié de la population de ce département.

Partant d'une connaissance fine de ces mobilités, tant du point de vue de leur seule dimension pratique et fonctionnelle, les distances parcourues, les modes de transport utilisés, la finalité des déplacements, etc., que du point de vue de leur rôle dans la fabrique de la spatialité des individus, c'est-à-dire en quoi le déplacement est aussi une façon d'habiter l'espace, de construire sa mise en espace par rapport aux autres, cette recherche doit contribuer à redéfinir les politiques publiques tant nationales que locales, engagées directement dans l'occupation de l'espace, afin de participer à une approche qui favorise le développement durable. Cette recherche vise notamment à éclairer la pertinence de l'un des modèles de la ville durable. Ce modèle qui n'a pas encore de formulation stabilisée comprendrait plusieurs niveaux correspondant à plusieurs échelles spatiales. Il correspond à une organisation polycentrique des espaces habités, avec une urbanisation resserrée autour de quelques réseaux de transport, collectifs de préférence, et de quelques centralités urbaines, distribuées dans l'espace en relation avec les réseaux de transports collectifs. Et rien ne nous indique actuellement que ce modèle, tout compte fait assez simple, peut inclure la complexité et la diversité des pratiques spatiales, sans pour autant chercher à prolonger et maintenir les situations actuelles.

PériVia s'appuie sur les acquis de trois recherches antérieures menées par des chercheurs de l'UMR CITERES. La première intitulée « Centralités émergentes : le nord de Tours et la fonction miroir de l'île de Nantes » fut réalisée pour le compte du Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA) dans le cadre de l'appel d'offre « Ville émergente ». Terminée en 2002, elle a permis de comprendre le rôle fondamental joué par les nouvelles centralités périphériques dans les dynamiques d'urbanisation et l'évolution des pratiques spatiales des individus⁹. Les deux autres, « Les échelles de l'habiter » (Scalab), réalisée également pour le PUCA en 2004, et « Espaces Habités, espaces anticipés » (EhEA), réalisée pour le compte de l'Agence Nationale de la Recherche en 2007, ont

¹ Professeur en Aménagement de l'espace et urbanisme

² Docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme

³ Professeur en Aménagement de l'espace et urbanisme

⁴ Docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme

⁵ Le terme PériVia renvoie à l'acronyme de la recherche en cours sur le thème : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s). Cette recherche est menée en réponse à l'appel à projet du PUCA intitulé « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable. Ménager les territoires de vie des périurbains » sur la période 2009-2011.

⁶ UMR 6173 Cités territoires environnement et sociétés, Tours

⁷ Laboratoire dynamiques sociales et recomposition des espaces (LADYSS), Paris

⁸ Institut de politiques territoriales et d'environnement humain (IPHT), Lausanne

⁹ Ces centralités périphériques, jusqu'alors plutôt délaissées par les recherches en sciences sociales, vues de façon négative par la recherche urbaine, ont fait l'objet d'investigation de tous ordres, par les sciences sociales et celles de l'espace. Leur observation a permis de mieux saisir un mode urbain en construction et qui intègre le péri urbain comme espace de déploiement, avec ces lieux périphériques comme de véritables nouvelles centralités urbaines produites en partie par et produisant ces espaces urbains de la faible densité.

permis de rendre intelligible la diversité et la complexité des rapports entretenus et construits par les individus à l'espace. L'espace n'est pas qu'un ensemble de lieux et de relations entre lieux, c'est une ressource engagée dans la fabrique des sociabilités, dans l'organisation et la construction des parcours de vie¹⁰.

A l'échelle de la présente recherche, nous cherchons à démontrer que la prise en compte de la complexité des mobilités à l'échelle du péri urbain des agglomérations ne peut se passer de l'étude qualitative du sens des mobilités, de la manière dont celles-ci s'inscrivent dans une relation à l'espace des habitants, et doit donc envisager l'espace et les conditions de réalisations de ces mobilités comme un objet qui est réapproprié par les individus et fabriqué par les phénomènes sociaux qui y prennent place. La durabilité du péri urbain est certes une réflexion géographique et urbanistique qui tend à devenir classique depuis une trentaine d'années, mais elle doit être réinterrogée à l'aune de ce qu'est l'habiter et de ce qui structure cet habiter.

1. Peuplement et périurbanisation

Le péri urbain désigne aujourd'hui un type d'espace conquis par l'urbanisation qui s'est fortement développée à partir des années mille neuf cent soixante¹¹. Ce type d'espace concerne en règle générale la plupart des communes qui sont situées à une distance temporelle moyenne d'une agglomération centrale qui ne dépasse guère aujourd'hui les trente minutes pour la plupart des agglomérations françaises moyennes (cas de l'Indre-et-Loire avec l'agglomération de Tours). C'est donc tout un ensemble de villages, de bourgs et de petites villes qui ont vu leur population de nouveau croître après une longue période de stagnation pour les unes, de décroissance pour les autres, une période qui avait débuté à la fin de la première moitié du dix-neuvième siècle. Cette périurbanisation a également contribué à renforcer le poids démographique de ces communes proches d'une agglomération centrale qui n'avait pas perdu de population durant cette période. Cette périurbanisation a contribué à renforcer les déséquilibres en matière de peuplement avec les communes, éloignées d'une agglomération centrale, et qui aujourd'hui continuent à perdre une population dont la commune serait le lieu de résidence principale¹². Ainsi, notre choix s'est orienté vers un type de département, relativement commun en France, avec une agglomération centrale moyenne, qui correspond à un espace centré et polarisé par cette agglomération, composé de deux parties, une première qui s'étend plus ou moins loin et qui regroupe des communes dont la croissance en population liée à la résidence principale est positive, et celles plus éloignées, avec une population de résidence principale toujours en baisse, comme l'indique les cartes qui suivent (cf. Figure 1), illustratives de cette dynamique du peuplement.

¹⁰ Scalab a permis de rendre compte de la diversité des spatialités individuelles, constituant un réseau, la plupart du temps composé de très nombreux lieux fréquentés, un réseau plus ou moins étendu. La mobilité nous caractérise plus qu'une simple appartenance à un lieu. Et EhEA a permis de rendre compte des processus de fabrication de ce réseau, qui tout au long d'une vie, peut être entendu comme le résultat d'une structure commune aux individus.

¹¹ Cela ne signifie pas nécessairement que le péri urbain est un type d'espace de genèse contemporaine. Les quatre géotypes, (1) la ville définie par le principe de contiguïté entre ses composants, qui est un espace d'un seul tenant, compact, regroupant pour la plus grande partie de ses habitants, lieux d'activités, lieux de résidences, lieux de loisirs, etc., (2) la banlieue, un espace urbanisé déjà marqué par une plus faible densité, une contiguïté relative, un premier au-delà de la ville mais une composante du monde urbain, (3) puis après, un péri urbain non plus marqué par le principe de contiguïté mais par le principe de connexité, tout en étant sous la dépendance de la ville et de sa banlieue, un emboîtement d'espaces, nœud de réseaux urbains (4), ces quatre géotypes ont probablement existé de tout temps, à des degrés divers, en fonction d'une capacité à maîtriser cet emboîtement et les relations entre espaces. La nouveauté du péri urbain contemporain est fonction de son échelle, de son intensité, des moyens techniques comme les moyens de transport qui autorisent son déploiement, son étalement, sa prégnance.

¹² A l'inverse de celles appartenant à une aire urbaine avec son péri urbain, ces communes ont vu leur nombre de résidences secondaires augmenter plus ou moins fortement en fonction de diverses caractéristiques, pouvant ainsi être fortement peuplées pendant les périodes estivales. La densité de peuplement d'un espace a aussi une forte dimension temporelle.

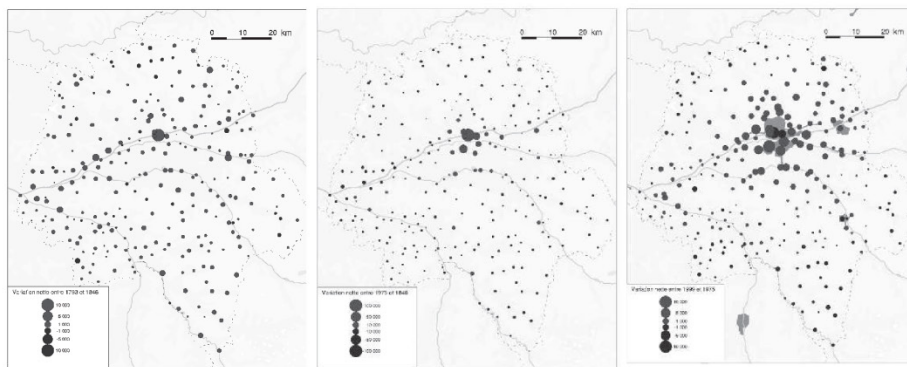


Figure 1. Dynamique du peuplement de l'Indre-et-Loire, trois périodes : 1793-1846, 1846-1975, 1975-1999¹³

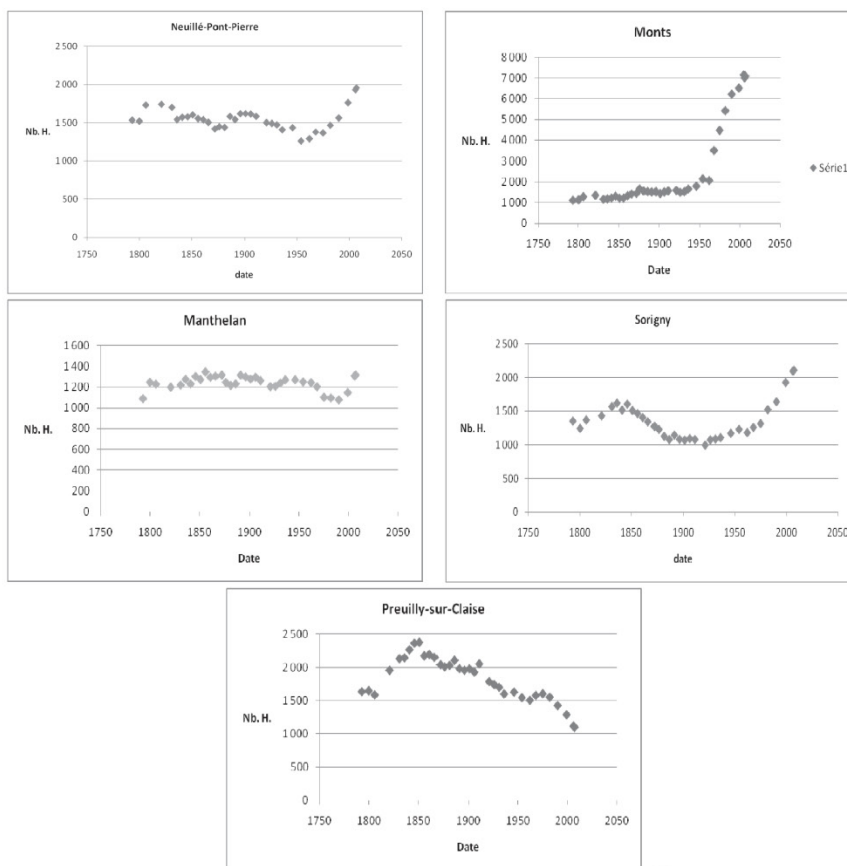


Figure 2. Cinq exemples de dynamique de peuplement¹⁴

¹³ Analyse effectuée lors de la recherche Scalab (2004) et publiées en 2008. Voir : François Moriconi-Hébrard, Les échelles de l'habiter, Edition Recherche PUCA n° 194, 2008.

¹⁴ source INSEE et site <http://cassini.ehess.fr>

Neuillé-Pont-Pierre, située sur la route nationale qui relie Tours et Le Mans, à une petite vingtaine de Kilomètres de Tours, est devenue une commune péri urbaine, tout comme Sorigny au sud de Tours. Manthelan, petite commune située bien plus au sud, mais dont la population avait moins baissé qu'à Sorigny, n'a pas pour autant échappée à la périurbanisation. Monts, située dans la vallée de l'Indre, fait partie de ces communes voisines de Tours, qui ont vu leur population croître sans cesse, une commune dont le caractère périurbain a toujours existé. Preuilly-sur-Claise, quant à elle, située aux confins de l'Indre et Loire, n'est pas une commune périurbaine si l'on s'en tient à ces seules données de population.

En se fondant sur l'analyse des dynamiques du peuplement qui ont abouti aux cartes proposées par F. Moriconi-Hébrard, l'ensemble des communes qui a regagné de la population résidentielle à partir des années 1970, possède un caractère péri urbain plus ou moins prononcé, si l'on admet la définition proposée par l'Insee qui indique qu'une commune est périurbaine dès lors qu'au moins 40% de ces actifs travaille au sein du pôle urbain, au centre de l'aire urbaine¹⁵.

Les gains de population après le début des années 1960, qui caractérisent ces communes périurbaines et la périurbanisation, ne correspondent pas dans la très grande majorité des cas à une population qui mène la quasi-totalité de ses activités au sein de la seule commune de résidence ou dans son voisinage immédiat : pour la plupart des cas, ces activités qui incluent celle de résidence, l'activité professionnelle, celles liées à la vie familiale, celles liées aux loisirs et à la chalandise, se développent sur plusieurs communes, pour une bonne part, entre la commune de résidence et l'agglomération principale du département, du moins celle la plus proche.

Cette périurbanisation correspond de fait à un élargissement de l'agglomération centrale qui inclut dorénavant ces communes périurbaines, dès lors que l'espace urbain d'une agglomération est défini à partir des pratiques citadines. Elle correspond également à un renforcement des réseaux urbains locaux par ces pratiques citadines, polarisées sur plusieurs communes, incluant les pôles secondaires existants à l'échelle départementale.

L'élargissement de l'agglomération centrale est liée aux développements de ses nouvelles centralités dites périphériques, zones de chalandises, zones de loisirs, zones d'activités, qui localisées en des sites de très bonne accessibilité par rapport à l'espace départemental voire régional, sont autant de nouveaux centres urbains, avec autour d'eux, tant en direction de la ville centre, localisée à l'intérieur de la zone urbaine incluse dans le ou les boulevards périphériques, que de l'autre côté de ces boulevards ou rocares, en direction des confins départementaux, les zones d'habitats, denses au centre de l'agglomération, et peu denses dans le périurbain.

2. Un modèle de la ville durable

PériVia vise à analyser la pertinence d'un modèle de la ville durable en fonction des pratiques de déplacement liées à la ville périurbaine, sans que pour autant il s'agisse de concevoir un modèle qui autorise la reproduction ou le prolongement de ces déplacements. Plus exactement, PériVia vise à mettre en rapport un modèle et ces pratiques, considérant qu'elles doivent être prise en compte dans la conception du projet de la ville durable ; le périurbain est une composante de la ville, tout

¹⁵ Les autres communes sont alors à dominante rurale. Ce mode de définition, fondé sur l'usage d'un seuil que tout à chacun peut contester, mais là n'est pas l'essentiel, renvoie à une représentation de l'organisation des espaces du type noyau/couronne, avec au centre la ville et alentour, la campagne. Mais un espace comme le département est également organisé par un réseau de villes, bien souvent une agglomération principale, le pôle urbain, puis un réseau de villes secondaires, etc. Une commune peut être périurbaine dès lors que ses actifs le sont de façon dominante au sein du réseau de villes et non pas uniquement en son pôle urbain principal. L'espace péri urbain d'un département par exemple n'est pas celui de son agglomération centrale.

comme le sont la banlieue, la ville dense, etc. Il doit pouvoir évoluer, être amendé dans quelque de ses dispositifs afin d'assurer une plus grande soutenabilité des espaces urbains.

Cette évolution recherchée du péri urbain est la conséquence de plusieurs critiques négatives apportées au périurbain, allant de la consommation d'espaces, à la perte de biodiversité, jusqu'à quelques « coûts sociaux » qu'il engendre¹⁶. Les incertitudes en matière de transport individuel liées à la baisse puis la disparition prévisible des énergies non renouvelables ne sont pas l'un des moindres facteurs qui devraient nous inciter à promouvoir des politiques d'occupation de l'espace précautionneuses.

La périurbanisation contemporaine, qualifiée d'étalement urbain, est une composante d'un processus qui constitue au bout du compte un système cohérent. Ce système articule plusieurs composants tels que le développement de l'usage de l'automobile avec ses réseaux (rochades, autoroutes, etc.) à la place des transports collectifs urbains, la création de nouvelles centralités périphériques, outils du développement de l'économie de consommation, l'accession à la propriété comme moyen de constitution d'un patrimoine familial, la valorisation de la campagne, du monde rural et de la nature comme contrepoint à la ville désignée comme l'espace représentatif des méfaits principaux de notre civilisation moderne et contemporaine, etc.

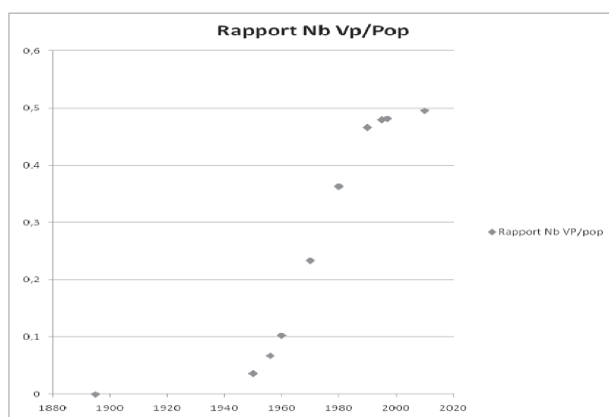


Figure 3. Rapport en entre le nombre de véhicules particuliers et la population (France métropolitaine)¹⁷

La ville soutenable est un projet qui vise à réduire les impacts négatifs de la ville, fruit de l'exploitation des énergies non renouvelables. Le projet de la ville soutenable n'est pas un projet qui peut être figuré par une maquette de ce que devrait être la ville comme les théories classiques de l'urbanisme ont pu en offrir : c'est plus sûrement un dispositif qui articule plusieurs niveaux d'organisation, avec des dimensions qui sont spatiales, sociales, environnementales, etc. Ces niveaux d'organisation sont à croiser avec plusieurs échelles spatiales, du global au local.

En ce qui concerne la dimension spatiale de la ville durable, définie à l'échelle d'une aire urbaine élargie, son projet est fondé sur une réduction de son étalement. Cette réduction a pu être définie par la disparition progressive du périurbain au profit d'une agglomération ramassée, limitée dans l'espace. Elle peut également correspondre à une réorganisation plus ou moins progressive de

¹⁶ « Ainsi, d'après l'Institut français de l'environnement, ce sont en France, 600 km² qui sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans. Et la progression des surfaces artificialisées est 4 fois plus rapide que la croissance démographique. Ce sont ces phénomènes, dits d'étalement urbain et d'artificialisation des sols qui font l'objet de cette présentation. » (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etalement-urbain-et.html>, décembre 2010)

¹⁷ Sources des données : 2010 : CCFA (<http://www.cdfa.fr/>), INSEE et Doctorat de Béatrice BOURDEAU, ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS ENTRE 1970 ET 2020, Université de Savoie, Chambéry

l'espace périurbain en favorisant un urbanisme de réseaux qui condense les espaces habités et les zones d'activités autour de nœuds de ces réseaux, favorisant ainsi l'emploi des transports collectifs à la place du transport individuel.

De façon schématique, l'une des versions spatiales de la ville durable peut être imagée par le schéma suivant, fondé sur une connectivité la plus forte possible entre les centralités principales de la ville dense et une plus simple connectivité entre les pôles secondaires de l'aire urbaine qui organise dans leur voisinage immédiat la ville péri urbaine.

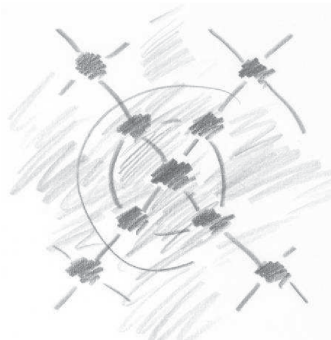


Figure 4. Un modèle schématique de la ville durable

Une ville dense quasi hyper connexe, une ville périurbaine simplement connexe avec la ville dense.

Au bout du compte, la confrontation menée par PériVia entre ce modèle et les pratiques en matière de déplacement porte sur la question du niveau de connectivité. En effet le transport individuel permet une certaine hyper connectivité¹⁸ : avec le réseau de voiries et un véhicule personnel, tout lieu d'une aire urbaine peut être relié directement à n'importe quel autre lieu ; Il ne peut guère être ainsi avec des transports collectifs. Si La ville dense permet le renforcement de la connectivité entre ses lieux centraux principaux, la faible densité ne le peut pas.

Ce modèle de la ville durable est fondé sur une articulation entre la ville dense et la ville non dense par les réseaux de déplacement et la densification de l'urbanisation autour de leurs nœuds centraux qui sont les points d'accès principaux aux réseaux de déplacement. Pour être effectif, un tel projet doit être partagé et soutenu par l'ensemble des collectivités territoriales concernées ; A l'échelle d'un département par exemple, cela nécessite la conception d'un schéma de cohérence territoriale établi à cette échelle.

L'état actuel des relations entre collectivités territoriales n'est pas un facteur qui favorise la conception d'un schéma de cohérence territorial conçu par l'ensemble des collectivités ayant en charge tous les espaces qui vont d'un ou plusieurs pôles urbains à leurs environnements péri urbanisés. Les rapports entre collectivités territoriales sont classiquement des rapports de coopération/conflit, chaque territoire visant tout d'abord à défendre sa position par rapport aux autres et non pas une situation incluant ce qui l'établit, c'est-à-dire ses fondements relationnels aux autres espaces environnants.

Si l'on considère l'échelle départementale par exemple, le cas de l'Indre et Loire n'a rien de spécifique par rapport à biens d'autres départements français ; il s'illustre à l'heure actuel plus par une opposition affichée, déclarée et que l'on pourrait qualifier de traditionnelle entre

¹⁸ Un réseau est hyper connexe dès lors que chacun de ses nœuds est directement relié à tous les autres.

l'agglomération centrale et le restant de l'espace départemental. De plus, le mode d'élection par canton au niveau départemental et non pas par scrutin de liste, favorise la défense des intérêts locaux aux profits d'intérêts plus globaux¹⁹ ; la partie l'emporte sur le tout, une modalité contraire à l'émergence d'un projet global qui intègre le péri urbain dans son espace de référence.



Figure 5. Lotissement fermé, Saint-Mare-la-Pile, commune périurbaine de l'agglomération de Tours²⁰

Comme nous l'avons déjà évoqué, la périurbanisation actuelle est le résultat d'une situation, d'un système qui a trouvé sa cohérence, cette périurbanisation confortant l'existence de ce système de production. Infléchir, modifier la trajectoire de la périurbanisation par l'adoption explicite ou non d'un schéma de cohérence territorial qui embrasse tout l'espace concerné, nécessite la mise en place d'un système d'action et de décision pour concevoir un tel projet. Nous pouvons poser comme hypothèse que les conditions permettant la mise en place de ce système d'action ne sont pas actuellement réunies. Les problèmes posés par la péri urbanisation telle qu'elle est actuellement ne sont peut être pas encore suffisamment critiques voire catastrophiques pour engager l'organisation d'un tel système d'action, à même de prendre en charge la dimension holistique de la ville et sa composante périurbaine.

3. Habiter le périurbain

Quel que soit le système de contraintes, fut-il très puissant, résider ici ou ailleurs procède d'un choix qui engage de nombreux registres, certains affirmant que ce choix est le produit de ces multiples registres²¹, de la seule économie immobilière, aux représentations de l'espace en passant par la gestion de la distance tant géographique que sociale²². Comme nous l'ont montré toutes les enquêtes réalisées dans le cadre de la recherche EhEA, résider ici ou ailleurs revient également à faire exister par la ressource spatiale une tranche de vie, de la naissance à la dernière résidence²³. Habiter le péri urbain mobilise des registres de justifications qui ne sont pas tous identiques les uns pour les autres. Mais pour la plupart, le vivre à la campagne n'est pas nécessairement une rupture mais la réactualisation d'un espace de vie déjà éprouvé²⁴.

¹⁹ Sur les 37 cantons d'élection du Conseil Général d'Indre et Loire, 16 sont du périmètre de Tours plus, la communauté d'agglomération qui pilote la plus grande partie du pôle urbain central.

²⁰ Ce lotissement fermé, situé en périphérie de la petite ville de Saint-Mare-la-Pile (3100 habitants), commune périurbaine de l'agglomération de Tours (située à 15 kilomètres à l'Ouest de Tours), n'est pas une forme spécifique du périurbain. Ce type d'espace, promu par ses promoteurs, protégé, existe également au sein de la ville dense, comme à Tours, plaine des deux lions notamment, un « quartier nouveau », gagné sur le lit majeur du Cher.

²¹ La logique de la complexité nous conduit à simplement énoncer qu'un choix engage des registres et les fabrique, autrement dit, nous serions à la fois des décideurs et des décidés.

²² Lussault M., De la lutte des classes à la lutte des places, Grasset, 2009

²³ *Espaces habités, espaces anticipés, présentation*. Rapport de recherche, Agence Nationale de la Recherche, projet NT05-2_43722, mars 2008, module 1, http://citeres.univ-tours.fr/compo.php?niveau=ipape&page=p_ipape/ipape_online

²⁴ Andrée Fortin and Carole Després, « Le choix du périurbain à Québec », *Articulo - revue de sciences humaines* [Online], 5 | 2009, Online since 25 April 2010, URL : <http://articulo.revues.org/1416>

Le cas « Léa Léo » issu d'enquêtes réalisées pour la recherche EhEA (voir note 16) et ses prolongements, en est une illustration, tout comme il nous montre en quoi l'espace donne forme et place aux différents moments d'une vie.

« Léa et Léo sont trentenaires. Elle est infirmière, lui, professeur des écoles remplaçant. Ils ont un enfant, Léon, un jeune garçon d'une dizaine d'années. Actuellement, ils sont propriétaires d'un pavillon à la campagne, en périphérie de l'agglomération mancelle, dans le centre ouest de la France. Léa est née au Mans, au début des années soixante dix. A cette époque elle n'y restera que six mois. Les parents de Léa et Léo partent à Nantes pour des raisons professionnelles. Après deux à trois années d'une première résidence nantaise, la petite famille déménage, mais toujours en ville, suite à la naissance d'un deuxième enfant, Lili. Deux années plus tard, la famille part à trente kilomètres de la ville, en grande périphérie nantaise, entre Nantes et Saint-Nazaire, en une petite commune le long de la « quatre voies » qui relie ces deux agglomérations. Avec Lili et ses parents, Léa change ainsi d'espace, passant de la ville à la campagne, du moins au bord d'un village avec mille mètres carrés de terrain, qui à cette distance de la métropole nantaise ne sont pas très chers. Ce déménagement permet à ses parents qui travaillent toujours à Nantes, de devenir propriétaire d'un pavillon, d'autant que la famille s'agrandira et qu'il faut l'accueillir; Léa sera ainsi l'aînée d'une fratrie de quatre enfants. Elle fera quasiment toutes ses études de l'école au Lycée au sein de la commune et des communes avoisinantes.

Après le baccalauréat, Léa sera conduite à faire des études d'infirmières. Pour des raisons économiques, elle choisit de tenter trois concours, celui des écoles de Saint Nazaire, de Nantes et du Mans, villes qui lui permettent de résider en famille. Elle est acceptée au Mans et quitte sa campagne pour rejoindre cette agglomération. Elle sera logée durant la première année de sa formation chez ses grands parents qui eux également habitent un pavillon de lotissement, mais en limite de la commune du mans, au sein de l'agglomération.

A la fin de cette première année, la rencontre d'un compagnon l'amène à déménager de chez ses grands parents pour prendre un petit logement en ville avec lui. Au bout de la seconde année, cette première vie en ménage se termine douloureusement ; le couple se sépare. Léa, en détresse, accueille Lili, qui veut prendre un peu de distance avec ses parents. Pour ce faire, Léa déménage, toujours en centre ville, en location. Un an plus tard, Léa retourne chez ses grands parents pour une courte période, juste avant de commencer sa carrière d'infirmière, alors que Lili débute ses études supérieures en louant une chambre universitaire. Léa reprend un petit logement en ville qu'elle changera au bout de deux années pour un autre appartement à loyer modéré. Elle rencontre alors Léo qui vient vivre avec elle. Avec la naissance annoncée de Léon, le jeune couple recherche un autre logement plus grand à loyer modéré. Deux ans plus tard, avec les conditions accordées aux jeunes ménages, ils recherchent un terrain à proximité du Mans, pour offrir à leur jeune enfant un espace de jeu, un lieu de résidence proche de celui que Léa et Léo avaient connu ; « nous voulions du terrain » (Léo vient d'une famille d'agriculteurs). Le travail de Léo l'amène possiblement à prendre des postes dans tout le département ; La périphérie mancelle est encore suffisamment centrale.

Léon grandit. Il devra bientôt aller au collège puis dans l'un des lycées de l'agglomération du Mans. Mais après cette petite dizaine d'années de résidence en périurbain, Léa et Léo envisagent de déménager. Léo, adepte de la course à pied, veut s'éloigner de ses parents et changer de région, découvrir d'autres paysages et commencer ainsi une nouvelle tranche de vie, mais à la montagne. Quand à Léa, elle souhaiterait plutôt se rapprocher de ses parents, frères et sœurs, revenir en région nantaise, d'autant que son village de jeunesse lui reste très attaché.

La négociation (spatiale) commence tout en envisageant encore de vivre possiblement en périphérie d'une ville, à la montagne pour Léo, prêt de l'océan pour Léa, à une distance plus grande pour l'un et plus proche d'une partie de la famille pour l'autre. »

Habiter le péri urbain c'est se déplacer et plus nécessairement au centre du pôle urbain voisin qui n'est plus que l'un des espaces fréquentables parmi tant d'autres. L'examen du cas de Léa nous l'aurait bien probablement montré, comme l'illustre la carte suivante, prise parmi d'autres, réalisées dans le cadre de la recherche Scalab et ses prolongements.

Cette carte représente les différents lieux fréquentés par Madame Z, enquêtée en 2007, à cette époque, mariée, résidant à Beaugency, une commune à la limite de l'aire urbaine d'Orléans selon le classement Insee. Travaillant à Olivet, commune située dans la première couronne de l'agglomération orléanaise, madame Z est une périurbaine de cette agglomération. Cette carte comprend tous les lieux fréquentés au cours des douze derniers mois avant l'enquête. Chacun d'eux à une surface proportionnelle au temps passé au lieu, chaque cercle étant coloré en fonction des diverses activités menées dans le lieu.

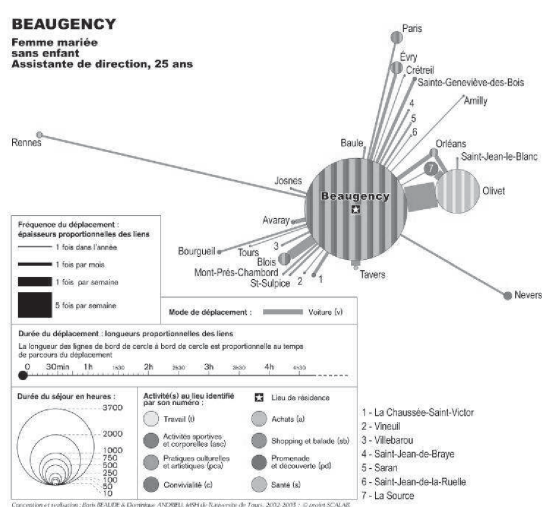


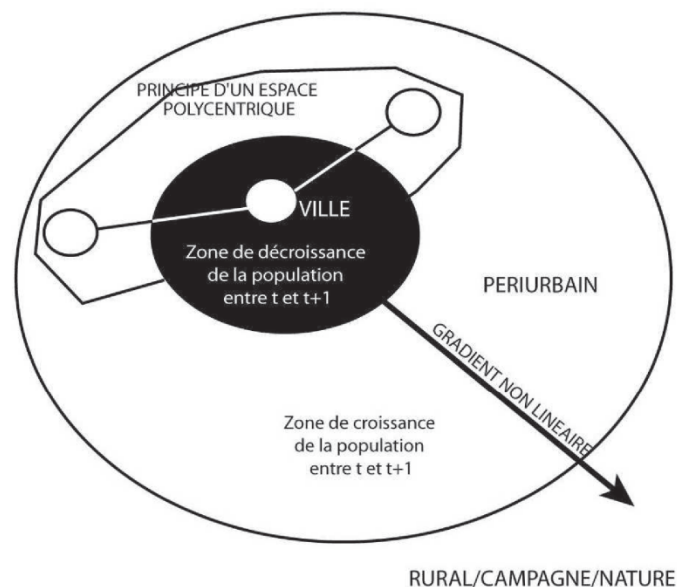
Figure 6. La carte des lieux fréquentés par Madame Z durant douze mois consécutifs²⁵

Dominé par le sous ensemble composé du lieu de résidence et du lieu d'activité, la spatialité de Madame Z, une péri urbaine de l'agglomération d'Orléans, est fort riche et diversifiée. Confronter ce type de pratiques spatiales, qui couplent lieux de centralités et déplacements, sans que l'on puisse affirmer qu'elles auraient une spécificité liée à un mode vie péri urbain, au principe de la durabilité est le défi porté par PériVia.

4. Un modèle conceptuel du périurbain

Le terrain d'étude de la recherche est le péri urbain de la ville de Tours, ou plus largement le phénomène péri urbain dans le département d'Indre-et-Loire (considérant que des villes secondaires comme Amboise, Loches ou Chinon peuvent également être au centre d'une couronne périurbaine). Le principe retenu pour définir la couronne périurbaine est celui représenté dans le schéma suivant (cf. Figure 7) :

²⁵ Source : SCALAB, Les échelles de l'habiter, Rapport de recherche pour le PUCA, 2006



Représentation schématique du périurbain dans la recherche Périvia

L'espace périurbain est défini par la zone de croissance de la population sur une période donnée, en opposition avec la décroissance d'une zone "centrale" sur la même période. Cependant cette zone n'est pas considérée comme uniforme (Principe d'un espace polycentrique). Dans la recherche, le périurbain est envisagé comme un espace présentant de la diversité. Le gradient est l'outil qui permet d'envisager cette diversité en choisissant délibérément des terrains différents allant de ce que l'on peut qualifier de "ville" à ce que l'on peut qualifier de "rural".

Figure 7. Le périurbain comme gradient

Pour réaliser l'analyse géographique du périurbain tourangeau et parvenir à la définition d'un gradient du périurbain représentant la diversité de la « réalité périurbaine », nous établissons un diagnostic des espaces périurbains en Indre-et-Loire. Les indicateurs permettant de spécifier ces espaces peuvent être de l'ordre de :

- la composition sociale des communes et son évolution dans le temps (démographie)
- la morphologie urbaine et paysagère des communes (pavillonnaire/collectif) ou les qualités paysagères (rapport bâti/non bâti, évolution)
- les modes de vie : habiter (maison isolée, maison de ville) et mobilités (domicile/travail et autres).

Le principe d'un gradient du périurbain renvoie à l'idée que si l'on peut prendre le parti de délimiter l'espace périurbain d'un point de vue géographique (en prenant notamment pour critère l'évolution démographique), celui-ci ne renvoie pas à un modèle d'habiter unique ni à des conditions socio-spatiales univoques. A l'intérieur de cet espace périurbain, les ressources pour habiter et se déplacer ne sont pas uniformément disponibles et suivent une organisation qu'il s'agit d'identifier.

L'établissement d'un gradient fait référence à l'idée que l'espace organisé offre des ressources pour habiter, mais que celles-ci ne sont pas appropriées par tous les individus de la même manière, et qu'ils se trouvent dans des situations marquées par un système de contraintes plus ou moins fort (entre l'habitant d'une maison isolée à distance d'un pôle secondaire et de la ville centre et l'habitant d'une maison de ville à proximité d'un système de transport collectif et de services).

La définition du terrain d'étude répondra à la nécessité d'établir une typologie des espaces périurbains pouvant suivre le gradient théorique suivant : ville-pôle secondaire-commune périurbaine-commune rurale. L'élaboration du diagnostic de l'espace périurbain tourangeau visera à identifier plus spécifiquement cette diversité du périurbain dans le cas d'étude.

Pour schématiser ce gradient nous avons établi que différents types de communes périurbaines pouvaient émerger (cf. Figure 8):

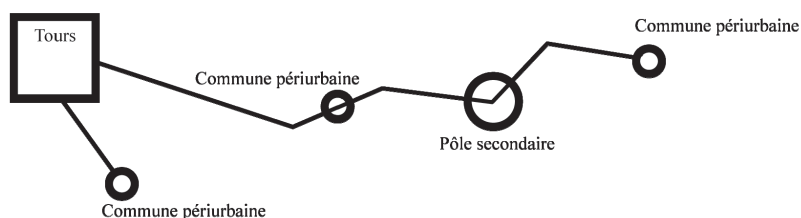


Figure 8. Le gradient du périurbain tourangeau

L'enquête vise alors à favoriser l'exploration de ces différentes configurations du périurbain, allant de l'habitant de la commune périurbaine directement polarisée par Tours, à l'habitant d'une commune périurbaine « multipolarisée » par Tours et un autre pôle, à l'habitant du pôle secondaire, jusqu'à l'habitant de la couronne périurbaine du pôle secondaire (qui *a priori*, n'est pas polarisée par Tours). Le choix d'un gradient, allant de l'hyper-urbain au périurbain le plus éloigné de Tours, est conditionné par l'objectif de mettre en évidence la place et le rôle des pôles secondaires. Ceux-ci peuvent être définis comme « pôle urbain du périurbain de Tours » et présentent eux-mêmes « leur » périurbain. En tant que pôles, ils présentent, pour certains motifs de déplacement, un choix alternatif à Tours. La position géographique (inséré dans les réseaux de transport) des communes rurales, entre pôle principal et pôle secondaire ou au-delà du pôle secondaire amène à faire l'hypothèse que les déplacements – et, par suite, la mobilité – des personnes habitant en commune rurale périurbaine situé entre un pôle secondaire et Tours ne seront pas les mêmes que pour une commune rurale plus éloignée de Tours que ne l'est le pôle secondaire. Le second objectif de ce gradient est de nous permettre de refléter la diversité des pratiques et de l'habiter dans le périurbain.

5. Les terrains et méthodes d'analyse

La recherche PériVia pose pour principe méthodologique une analyse conjointe de l'*offre territoriale* – organisation spatiale engendrée par les politiques publiques d'aménagement mais également par les dynamiques économiques et sociales à l'œuvre – et de la *mobilité périurbaine*, comme caractéristique spécifique d'un mode d'habiter. Pour mener à bien cet objectif il a été identifié deux terrains d'étude : d'une part, celui des acteurs de l'aménagement à l'échelle départementale et de leurs modèles d'action territoriale et, d'autre part, celui des habitants et de leurs pratiques de mobilité.

5.1. Analyse des politiques territoriales du périurbain tourangeau

La question centrale de la recherche, à savoir, quelles sont les conditions pour une durabilité des espaces et des sociétés dans les périphéries urbaines engage la recherche à identifier les mécanismes qui sont à l'œuvre dans l'habiter périurbain. Nous avons défini que la capacité à habiter des individus du périurbain résulte à la fois des compétences individuelles mais aussi de la manière dont ils concilient les opportunités et contraintes du territoire. Ainsi tous les territoires n'offrent pas les mêmes conditions et les mêmes possibilités d'actions pour les individus, ce qui, en relation avec les

compétences de chacun à se déplacer, et à pratiquer les espaces, joue, influe sur les potentiels leviers pour une durabilité des mobilités périurbaines. C'est pourquoi dans ce contexte, l'analyse particulière des mobilités périurbaines en Indre-et-Loire à partir des pratiques des individus est couplée, enrichie par l'analyse de l'offre territoriale. Cependant, en matière de durabilité, et notamment par le fait que ces préoccupations sont encore récentes en aménagement-urbanisme (loi SRU, Grenelle) l'offre territoriale existante ne suffit pas à envisager pleinement les conditions et opportunités d'une mutation des comportements. C'est pourquoi il apparaît important, en complément d'un diagnostic de l'existant, de mener l'enquête sur l'offre territoriale « en projet », celle qui émergera, à moyen terme, des politiques d'expérimentation, en cours de réalisation, qui sont portées par les différents acteurs territoriaux d'Indre-et-Loire. Dans un premier temps cette offre territoriale en projet est analysée à travers les documents de planification et de gestion territoriale disponibles, en ayant le souci d'identifier comment les problématiques de la mobilité, de la durabilité et de l'habiter périurbain sont analysées par les acteurs et quelles actions ils engagent dans ces différents domaines.

L'approche des documents de planification et de gestion des territoires périurbains (SCOT, PDU, Charte de Pays, Contrats de Pays) est menée dans le cadre du mémoire de recherche d'une étudiante en Master au Département Aménagement de Polytech'Tours. L'objectif de ce travail est d'analyser et de comparer les objectifs identifiés dans le cas de l'Indre-et-Loire avec ceux d'autres territoires (Rennes, Lyon, Nantes, etc.). Ce mémoire de recherche vise à identifier et à évaluer les mesures envisagées ou en cours de réalisation dans ces territoires du point de vue de la durabilité qu'ils proposent en termes de mobilité et d'habiter périurbain.

5.2. Méthode : focus group

Dans un second temps, il a été mené une enquête plus qualitative sur la vision de la durabilité du périurbain chez les acteurs qui ont en charge de les territoires urbains (agglomération tourangelle) et périurbains du département d'Indre-et-Loire. Cette enquête vise à préciser les opportunités et les contraintes qui sont aujourd'hui identifiables dans l'action territoriale dans le périurbain tourangeau (capacités d'innovation, contraintes actuelles, juridiques, financières, techniques, etc.).

L'enquête a été menée sous la forme d'un *focus group*²⁶ rassemblant les acteurs techniques de l'Indre-et-Loire. En parallèle du diagnostic critique de l'offre territoriale dans le périurbain tourangeau, et pour compléter l'analyse de la vision des acteurs en matière de durabilité du périurbain, accessible à travers les documents de planification et les actions mises en œuvre, les chercheurs de l'équipe IPAPE ainsi qu'un groupe d'étudiant travaillant sur le diagnostic territorial ont organisé, en novembre 2010, un focus group avec les acteurs du territoire d'Indre-et-Loire. Ce groupe de discussion a eu pour thème la mobilité et la durabilité du périurbain tourangeau et a proposé aux participants de réfléchir collectivement aux opportunités et aux difficultés d'une telle politique d'aménagement. Rassemblant une diversité d'acteurs (Région, Département, collectivités locales, associations) le groupe de discussion a permis d'élucider les représentations que se font ces acteurs de la problématique, mais aussi des moyens d'action à mettre en œuvre, individuellement ou collectivement pour tenter de répondre à ces enjeux.

L'objectif d'un tel focus group est également de mettre à jour les difficultés que rencontrent les acteurs territoriaux pour coordonner leurs actions (gouvernance), pour penser d'une manière globale le problème de la durabilité (approche globale transport-urbanisme), et enfin pour mener concrètement leurs actions (outils techniques). A partir de la retranscription des échanges, nous avons identifié la vision du périurbain tourangeau durable que prônent et que défendent les acteurs

²⁶ Un focus group (ou groupe de discussion) est une forme de recherche qualitative qui prend forme au sein d'un groupe spécifique culturel, sociétal ou idéologique, afin de déterminer la réponse de ce groupe et l'attitude qu'il adopte au regard d'un produit, d'un service, ou d'un concept.

territoriaux (Livre blanc²⁷ d'une mobilité durable en Indre-et-Loire). Cette vision est alors un point de départ pour l'analyse et la comparaison de l'offre territoriale « en projet » et de l'habiter périurbain tel que nous l'identifions grâce à l'enquête auprès des habitants.

5.3. Analyse des pratiques de mobilité des habitants

Le protocole élaboré conjointement à l'analyse des politiques d'aménagement vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations spatiales que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le protocole d'enquête mis en œuvre et explicité ci-après est bien d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité, la mobilité, à l'épreuve de la durabilité des espaces.

Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés a priori comme périurbains, habitants du périurbain et se revendiquant comme tel, mais aussi personnes développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité, sur leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, leurs modes d'habiter. L'approche adoptée (cf. Figure 9) vise notamment à confronter le discours des habitants à la réalité de leurs pratiques spatiales.

Phase 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Explication des conditions d'enquête ▶ Prise en main du matériel GPS ▶ Etat des lieux des mobilités de l'habitant
Phase 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Enregistrement des déplacements ▶ En temps réel ▶ Durant une semaine
Phase 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Collecte des données par l'enquêteur ▶ Représentation cartographique ▶ Traitement statistique
Phase 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Présentation des résultats à l'habitant ▶ Commentaire de la carte ▶ Entretien d'approfondissement

Figure 9. Phasage du protocole d'enquête auprès des habitants

En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression en première instance de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile » avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu. Dans un premier temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités » précédant un relevé GPS objectif des pratiques spatiales des individus. Dans ce premier entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier entretien permet d'établir un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur

²⁷ Le livre Blanc de la mobilité durable dans le périurbain tourangeau rassemble l'ensemble des pistes de réflexions qui ont été identifiées lors du groupe de travail avec les acteurs de l'aménagement. Il a été rédigé par les étudiants de Master et fera l'objet d'une validation par les acteurs concernés.

localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit de mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc. des individus, incitant l'individu à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête.

Dans un deuxième temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS permettant de « pister » l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette seconde étape nous obtenons donc un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données permettent dès lors d'opérer une mesure statistique et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un traitement cartographique de la trace GPS, l'identification des temps et des modes de déplacement, ainsi que l'identification des principaux lieux fréquentés par l'individu, autrement dit l'identification de l'échelle spatiale de son habiter. L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales.

La troisième et dernière étape du protocole d'enquête consiste ainsi à revenir vers l'individu interrogé et pisté pour lui soumettre, au cours d'un entretien de réactivation, l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul & Feildel, 2010 ; Feildel, 2010 ; Martouzet *et alii*, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes, cette dernière étape devant nous permettre d'approfondir avec l'individu lui-même les conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

Dernière précision : le stock de personnes contactées, stock dans lequel nous puisons pour constituer notre échantillon définitif répond à l'exigence de diversité sociale (âge, sexe, catégorie professionnelle, composition de la famille) et à une double exigence géographique (cf. Figure 10) : la répartition sur l'ensemble du territoire, notamment en fonction du type de commune de localisation du logement (proche banlieue, pôle secondaire, petite commune dépendant de l'agglomération et/ou d'un pôle secondaire, à proximité des grands axes ou non) et une répartition en fonction d'une typologie de quartier, référant elle-même à des grandes figures de logement.

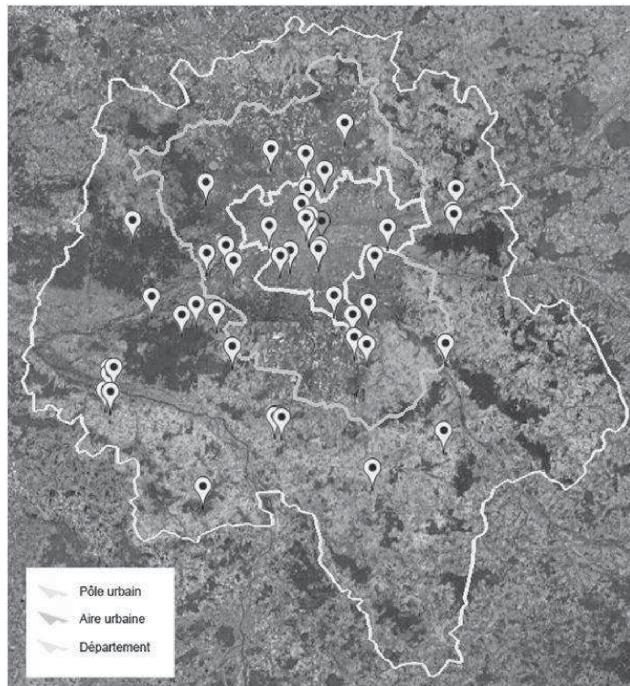


Figure 10. Répartition géographique de l'échantillon potentiel de 79 personnes

L'échantillon des individus qui sera choisi par rapport à ce stock potentiel des personnes contactées, permettra de faire varier les facteurs qui sont explicatifs ou non par rapport à une problématique de la durabilité du périurbain tourangeau. C'est pourquoi nous avons identifié différents axes de développement, qui présentent des logiques géographiques et sociales particulières à l'échelle du département :

En première intention, il apparaît primordial pour cette recherche de ne pas considérer le territoire périurbain comme un tout cohérent et comme un territoire offrant en tout point les mêmes conditions. C'est pourquoi, il faudra en parallèle de l'enquête, mener plus avant l'analyse du contexte périurbain. Dans un premier temps, qui sera confirmé ou infirmé par des recherches plus précises, il est apparu nécessaire d'identifier, à partir du schéma de principe du gradient du périurbain, des axes ayant tous pour point de départ la ville de Tours, mais prenant des directions différentes (Loches, Amboise, Nord Nord-Est, Chinon et Sud).

TOURS - MONTLOUIS - AMBOISE - POCE-SUR-CISSE. Cet axe présente le cas typique du schéma présenté précédemment. Montlouis est distant de 12 km (par la route) de Tours, Amboise de 26 km, Pocé-sur-Cisse de 29 km. Le réseau de cars du Conseil Général relie ces communes et Amboise et Montlouis sont situés sur la ligne de chemin de fer reliant Blois à Tours (et plus largement Paris et Orléans à Tours)

TOURS-CHINON. Les pôles, distant de 48 km, forment ce deuxième axe qui a pour caractéristiques majeures : de relier deux pôles disposant chacun de leur bus urbains ; d'être reliés par les cars du Conseil Général ; d'être reliés par le train ou les cars de la SNCF (en 52 minutes minimum) ; d'être reliés par route et par voies à caractéristiques autoroutières ; d'être séparés par un espace intermédiaire peu voire pas habité (forêt de Chinon).

TOURS - NNE DE LA TOURAINE (NEUVY-LE-ROI, 36 KM, CHATEAURENAULT, 38 KM...). Ces communes sont reliées à Tours par les cars du Conseil Général. L'intérêt de cet axe réside dans le fait qu'il passe, à

l'entrée de Tours (Tours-Nord, Notre-Dame-d'Oé) par d'importantes zones d'emploi qui ne sont desservies par les transports en commun qu'au départ de Tours-Centre. De plus la proximité des pôles secondaires et la dynamique de périurbanisation font que ces pôles d'emploi ont tendance à être inclus et intégrés à l'aire urbaine de Tours.

TOURS - LOCHES (41 KM, PAR LA RN 143). Tours et Loches sont reliées par les cars et les TER SNCF (en 46 à 63 minutes). Loches est par ailleurs un nœud local en ce qui concerne les cars du Conseil Général. Une caractéristique de cet axe est de passer à proximité de Tauxigny, petite commune et important pôle d'emploi, desservi par la halte routière SNCF.

TOURS - POLES DU SUD : SAINTE-MAURE-DE-TOURAINE (39 KM) ET DESCARTES (56 KM). Le pôle de Sainte-Maure a la caractéristique d'être desservi à la fois par l'autoroute A10 et par le TER (22 à 25 minutes). L'urbanisation au sud du département est ainsi fortement favorisée par la présence de l'autoroute. De plus la desserte des cars du Conseil Général est caractérisée par un nombre plus important de lignes transversales dans ce secteur (de pôle secondaire à pôle secondaire).

La définition de ces différents axes est à la base d'une analyse différenciée de l'offre territoriale dans les territoires périurbains du département. Cette analyse a notamment été menée à l'occasion du travail d'un groupe d'étudiants de Polytech'Tours qui vise à établir un diagnostic critique de la mobilité et du périurbain en Indre-et-Loire. Ce diagnostic critique se concentre essentiellement sur la définition et la compréhension de l'offre territoriale du périurbain tourangeau pour tenter d'en dégager les impacts sur la mobilité périurbaine et sur les leviers d'une recherche de durabilité dans ce domaine.

6. Premiers résultats et conclusion

Les premiers entretiens et la réalisation du groupe de travail avec les acteurs de l'aménagement qui interviennent dans le département d'Indre-et-Loire ont soulevé comme entrave à la durabilité la prépondérance du véhicule individuel dans la mobilité périurbaine, que celui-ci soit identifié comme un mode subi ou choisi par les habitants de ces territoires²⁸. Les questions de l'intermodalité insuffisante et de la prépondérance des infrastructures routières dans les projets d'aménagement du département (investissement routier > investissement transport en commun) ont été soulevées pour mettre en évidence que le schéma du tout voiture est entretenu par les politiques d'aménagement qui sont menées actuellement. Cependant, si les acteurs condamnent unanimement le véhicule personnel, l'identifiant comme l'une des causes principales de la non-durabilité du périurbain, ils conçoivent aussi les limites d'une solution « tout transport en commun » dans ce type d'espace peu dense. Les acteurs restent conscients que la flexibilité nécessaire aux déplacements de catégories de populations diverses, aux activités et aux emplois du temps extrêmement variables, ne peut être apportée par une solution de transport de masse. Par ailleurs, chez les acteurs rencontrés et notamment ceux qui opèrent dans le domaine du transport, l'approche privilégiée reste celle d'une « gestion des flux » et non d'une compréhension des conditions de réalisation et du degré de complexité de la mobilité quotidienne (correspondant plus à un chaînage d'activités, hautement variable, en fonction des jours, des heures, des conditions sociales ou climatiques).

La vision esquissée par les professionnels lors du groupe de travail met en évidence deux difficultés principales pour un aménagement durable des territoires périurbains : d'une part, la transversalité nécessaire des problématiques de transport et d'urbanisation dans le péri urbain et, d'autre part, la difficulté de gouvernance de ces territoires périurbains qui, même si ils renvoient à des institutions

²⁸ Pour certains acteurs du transport et de l'aménagement, la voiture est considérée comme un mode subi par les populations, qui n'ont d'autre alternative dans ces milieux peu denses. Pour d'autres acteurs, celle-ci est un mode choisi car il explique que les populations continuent d'utiliser majoritairement la voiture, même là où l'offre de transport en commun est disponible. Cette distinction entre subi et choisi n'est cependant pas poussée plus loin, notamment vers la question des valeurs qui sont associées à la voiture individuelle (liberté, flexibilité) et des raisons de ce choix modal, généralement mal connus des acteurs professionnels.

existantes (EPCI, Département, Région), posent encore le problème de leur coordination à l'échelle de ces vastes territoires que sont les agglomérations et leurs aires urbaines. Les outils aujourd'hui connus (SCOT, Schémas départementaux, Schémas régionaux) ne sont pas adaptés à une gestion des territoires périurbains soit parce que leur échelle est trop réduite, soit parce qu'ils sont trop sectoriels. Face à ce constat les acteurs expriment l'idée que le modèle de gouvernance des territoires périurbains aura un impact extrêmement fort sur le modèle de ville et de relation de la ville à son espace périurbain²⁹.

Cependant, l'intermodalité que les acteurs professionnels identifient comme la solution à privilégier dans ces territoires périurbains est, dans les faits, relativement dépendante du type de mobilité concerné : si elle existe déjà à l'échelle des mobilités de travail, relativement régulières (dans les cas d'emplois à temps plein), qu'en est-il de cette intermodalité pour les mobilités plus flexibles telles que les loisirs, les activités de commerce ou encore à l'échelle de populations spécifiques telles que les jeunes ou les personnes âgées ? Les pratiques spatiales, révélées par l'enquête en cours auprès d'un échantillon d'habitants du périurbain tourangeau, nous ont permis de constater qu'à l'échelle de la semaine, la mobilité fait déjà référence à des pratiques qui combinent les modes (voiture, train, marche à pied, vélo). Mais cette intermodalité reste encore grandement favorable à la voiture particulière, même si pour certaines personnes, le train peut être un mode très fréquemment utilisé. Cependant, comme nous l'avons montré précédemment, dans cette recherche, la « durabilité de la mobilité périurbaine » n'est pas mesurée à partir du calcul d'une quantité de gaz à effet de serre produite par les déplacements en voiture, mais cherche à éclairer les arbitrages des individus qui habitent le périurbain, qui ne sont pas seulement fonction d'un système de contraintes, mais aussi de préférences, de valeurs qu'ils associent à leur mobilité et aux espaces qu'ils habitent.

Ainsi les premières enquêtes menées à l'échelle d'une semaine ont montré que la problématique de la mobilité et du périurbain n'est pas uniquement fonction d'une localisation du domicile par rapport au lieu de travail. Comme le montrent les deux exemples suivants, choisis pour leur situation contrastée (N2 habite à 55,8 Km de son travail, M1 à 8Km), la distance parcourue quotidiennement, le fait de privilégier tel ou tel mode de transport, ne vont pas être les seuls facteurs qui vont conditionner la durabilité du mode de vie et de la mobilité qui lui est associée.



N2		
	Semaine	Week-end
Voiture	227	113
Train	136	0
Pied	2	1,6
Bus	16,5	0
Vélo	0	0
Distance totale	381,5	114,6
Distance au lieu de travail : 55,8		
Localisation Domicile : Luzé		

Figure 11. N2 - Cartographie des déplacements et relevé des distances par mode de transport

²⁹ Les démarches inter-SCOT ont été citées en exemple, tout comme les « contrats d'axe » qui permettent de définir des outils de coordination des politiques à des échelles plus vastes que celles définies par les EPCI classiques.



M1		
	Semaine	Week-end
Voiture	245	14
Train	0	286
Pied	1,8	5
Bus	9	12
Vélo	0	0
Distance totale	255,8	317
Distance au lieu de travail : 8km		
Localisation Domicile : Tours		

Figure 12. M1 - Cartographie des déplacements et relevé des distances par mode de transport

Les deux cas rapidement illustrés ici montrent qu'en termes de durabilité, il ne peut si simplement être établi un gradient entre les habitants de la ville centre et ceux de la périphérie éloignée du département. Selon les conditions de vie de la personne, les contraintes de son activité, sa situation familiale, ses réseaux de sociabilité, la mobilité va pouvoir être configurée très différemment mais donner des résultats relativement similaires à l'échelle du flux : un nombre de kilomètres parcouru en voiture relativement similaire, un usage des transports en commun avéré (pour le déplacement domicile-travail d'un côté, pour les loisirs du week-end de l'autre) des distances à pied très limitées. Sans aborder avec les individus les raisons de ces déplacements (structure de la mobilité), de leur configuration spatiale et temporelle (agenda), des choix qui les sous-tendent (coût économique, coût social), de la cohérence avec les valeurs personnelles (écocitoyenneté, individualisme) ; toute la complexité du phénomène de la mobilité est mise de côté. C'est l'objectif de la recherche PériVia, et de celles qui l'ont précédée, que d'aboutir à une compréhension de la mobilité par rapport au sens qu'elle prend pour les individus qui la mettent en œuvre. La connaissance des pratiques spatiales des habitants du périurbain, de leurs logiques et de leurs raisons d'agir, permet une compréhension de la structure de l'habiter périurbain qui questionne les modèles de ville durable qui sont aujourd'hui proposés, débattus ou suivis par les acteurs de l'aménagement, non pas pour les contredire, mais bien pour leur imposer une plus grande complexité. Une complexité qu'il est nécessaire d'intégrer dans leur conception, mais aussi dans leur mise en œuvre dans les territoires périurbains.

Annexe 9 : Martouzet D., Bailleul H. et Feidel B., 2011, « Les justifications de la mobilité périurbaine : mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire », in Giroud, Mainet et Edouard, *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Presses Universitaires Balise Pascal, CERAMAC, pp. 11-30

« Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations »
Clermont-Ferrand, 25 et 26 novembre 2010
CERAMAC, Maison des Sciences de l'Homme

**Les justifications de la mobilité périurbaine :
mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire**

Martouzet Denis^{*}, Bailleul Hélène^{**}, Feidel Benoît^{***}

*Équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage Environnement (IPAPE)
UMR Cités Territoires Environnement et Sociétés
Polytech'Tours - Département Aménagement, Université F. Rabelais - Tours*

Résumé

La durabilité n'est pas une qualité intrinsèque d'un territoire, elle dépend des pratiques effectives, permises ou non par celui-ci. De ce fait, la durabilité des pratiques de mobilité dans un périurbain, majoritairement décrié, peut être plus amplement questionnée. Le suivi précis par GPS (Global Positioning System) d'une quarantaine d'individus localisés dans le périurbain tourangeau, couplé avec des entretiens qui sont autant d'épreuves de justification des déplacements effectués, par choix ou par contrainte, permet d'y saisir la place de la durabilité.

Summary

Sustainability is not an intrinsic feature of a territory. It depends on practices permitted, or not, by a spatial organisation. Thus, the sustainability of mobilities in suburban areas, largely deplored in name of sustainability, can be considered and investigated more deeply. Real time GPS (Global Positioning System) tracking of 40 inhabitants localised in the suburban area of Tours, and interviews where individuals have to justify their commuting or leisure travels, allowed us to link mobility and sustainability issues in regard to the way individuals combine them in real life.

Introduction

La durabilité n'est pas une qualité intrinsèque d'un objet technique ou d'un territoire. Pour qu'il y ait durabilité effective d'un territoire, il est nécessaire que celui-ci, potentiellement durable, soit compris comme recelant ces potentialités de durabilité, que seule la pratique peut faire émerger et rendre, dans les faits, effective. Partant, les espaces périurbains des villes moyennes de France peuvent être considérés comme possiblement durables, selon ce qu'en font les individus dans leurs pratiques quotidiennes. C'est sur ces pratiques quotidiennes que nous mettons l'accent dans cette restitution des premiers pas d'une recherche visant à

^{*} Professeur en Aménagement-Urbanisme

^{**} Docteure en Aménagement-Urbanisme

^{***} Docteur en Aménagement-Urbanisme

connaître la mobilité des habitants et usagers du périurbain tourangeau comme possible révélateur, par les justifications que donnent ces personnes de leurs déplacements en lien avec leurs localisations (logement, travail...), de la durabilité potentielle de ce territoire.

Les justifications recueillies, les *explications* données relatives à ces déplacements, comme celles relatives aux lieux, permettent de saisir le rapport à l'espace des personnes enquêtées, leur « habiter », comme déclinaison géographique du concept heideggérien. De là, il devient possible de tracer les contours de différents modes d'habiter mobiles décelables à partir des parcours visualisables grâce aux données obtenues par GPS (Global Positioning System), comme dans les discours de justification de cette mobilité.

Nous présentons dans un premier temps les rapports étroitement imbriqués entre habiter et mobilité, et l'émergence de ces questionnements dans le cadre de la recherche « PériVia »¹ qui croise la question de la durabilité d'un territoire avec celle des pratiques d'un individu. Ce couplage implique ensuite la mise en œuvre d'une méthode mobilisant à la fois le GPS pour la précision de l'observation spatiale, la mesure quantitative des déplacements effectués par les individus enquêtés, et l'entretien semi-directif pour capter les éléments de justification de ces déplacements. Les premiers éléments d'analyse sont enfin proposés au lecteur, tant comme résultats « bruts » que comme un ensemble de pistes de réflexion pour la suite de la recherche.

1. Positionnement : entre habiter et durabilité

La notion de mobilité, comme celle de « localité », tient une place particulière dans la réflexion sur l'habiter, et les différentes acceptions que la notion de mobilité peut recouvrir permettent de (re)questionner la durabilité des territoires et des pratiques individuelles.

1.1. La place de la mobilité dans la réflexion sur l'habiter

La spatialité est à l'habiter ce que l'ensemble des déplacements est à la mobilité. Dans cette analogie, donc dans le cadre de l'équivalence de ces termes pris deux à deux dans un rapport qui reste à expliciter, le premier terme, la spatialité ou l'ensemble des déplacements, est le caractère objectif d'un fait descriptible tandis que le deuxième, l'habiter et la mobilité, est à la fois tout ce qui rend possible ce fait objectif et tout ce qui en découle, ce qui inclut le sens qui lui est donné par l'acteur.

Ainsi, alors que la spatialité d'un individu est l'ensemble des lieux fréquentés et des liens parcourus pour relier ces lieux en une durée déterminée, l'habiter est l'ensemble des facteurs expliquant le fait qu'il soit ici aujourd'hui, à condition de préciser que :

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre de l'actuel : c'est l'ensemble des éléments qui dans sa situation peuvent permettre de comprendre le pourquoi de ce « ici et maintenant ».

¹ « PériVia : le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, la viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s) », recherche financée par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) dans le cadre du programme « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains » (2009).

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du virtuel : mobilisés aujourd'hui, ils peuvent référer au passé et en être la suite prévue ou la conséquence logique, ou référer au futur et en être l'un des prémisses.
- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du potentiel : hors du temps (par le biais de l'imaginaire, par exemple, mais aussi en fonction d'idéaux, d'idéologies), ils donnent au « ici et maintenant » une tonalité particulière, notamment par le décalage et l'adéquation relative qu'ils montrent avec le(s) potentiel(s) mobilisé(s).
- Ces facteurs, qu'ils soient actuels, virtuels ou potentiels, parce qu'ils sont en rapport avec le « ici et maintenant » lui donnent un sens.

Enfin, le terme « expliquer » est à prendre dans une extension sémantique large et il ne correspond pas à une explication que le chercheur donnerait d'un « ici et maintenant » dont il aurait connaissance, mais à l'explication que se donne l'individu, lui-même, quand il est mis en situation de faire émerger le sens que seul lui-même peut donner à cet « ici et maintenant », l'idéal étant que l'individu s'interroge lui-même sur cet « ici et maintenant » et non que l'explication soit fournie par le chercheur. En ce sens, nous avons présenté ailleurs une méthode, couplant un récit de vie spatialisé et une herméneutique cartographique, propre à ce que la demande du chercheur – malgré tout inévitable – soit masquée et que l'individu se sente ainsi en situation de se répondre à lui-même, et non plus seulement à la sollicitation du chercheur (Martouzet et alii, 2010).

Que signifie « expliquer » dans ce cadre ? Certains éléments (des paroles entendues, des événements, des ambiances, des sensations...) de la vie passée d'un individu *expliquent* en partie sa situation actuelle. Par exemple, le discours francophile d'un père allemand auprès de sa fille *explique* en partie l'installation de sa fille en France, bien des années plus tard. De même, des éléments encore virtuels, positionnés dans un futur encore non advenu mais espéré, attendu, craint, fantasmé, souhaité, anticipé, voulu, préparé par un individu, permettent d'*expliquer* en partie sa situation actuelle. Cependant, et on le sent tout de suite, ce type d'*explication* n'est pas satisfaisant : le terme *expliquer* ainsi utilisé relève du langage courant. Ce type d'*explication* n'est pas, non plus, suffisant car un élément n'*explique* pas à lui seul une situation actuelle, ni même une partie de celle-ci, et l'on ne peut être sûr du lien qui unit l'élément explicatif de l'élément *expliqué*. Un discours francophile tenu 40 ans plus tôt ne peut être tenu pour la cause d'une localisation actuelle en France. En fait, les éléments passés et ceux qui relèvent d'un futur anticipé *préparent* la survenue de tel élément de la situation actuelle. Ainsi, le discours francophile prépare mais n'*explique* pas au sens précis du terme la venue en France. Par ailleurs, chaque élément pris isolément et chaque composition d'éléments pris conjointement préparent une multitude d'autres situations dont une seule surviendra. Il faut donc se méfier du caractère *explicatif* de tel élément car celui-ci aurait aussi *expliqué* d'autres éléments, d'autres situations. En revanche, un faisceau d'éléments (le discours du père, la visite de villes françaises, l'apprentissage de la langue...) aura un caractère explicatif plus important sans pour autant donner une explication pleine et entière. Un faisceau d'éléments *explicatifs* est composé d'éléments non connectés (un discours francophile à tel moment et une visite touristique à tel autre moment ou éventuellement au

même moment et tous les deux préparent la venue définitive en France) et d'autres qui sont connectés (par exemple, un discours francophile qui prépare une visite touristique en France et l'ensemble prépare la venue définitive en France). Ces éléments préparant la situation actuelle font en fait augmenter la probabilité que la situation actuelle, celle qui est finalement advenue, advienne.

De même, les déplacements sont la face objective, au moins objectivable, mesurable, de la dimension spatiale d'un individu, tandis que la mobilité est l'ensemble des éléments ayant présidé à ses déplacements, ceux qu'il a effectivement faits, ceux qu'il a envisagés, ceux auxquels il a renoncé.

Par ailleurs, ces couples spatialité-habiter et déplacements-mobilités ne se situent pas au même niveau dans la mesure où la mobilité (et donc les déplacements qu'elle implique) est une modalité – la modalité mobile – de l'habiter. Elle n'en est qu'une modalité. Une autre de ces modalités étant l'immobilité (dont le versant objectif serait l'ensemble des localisations), soit la manière d'être-là, les facteurs qui l'*expliquent*, les intentions qui y président...

De cette façon, on illustre plus clairement le fait que l'habiter est composé des éléments relevant des lieux, d'autres relevant des liens, enfin d'autres encore relevant de la relation entre liens et lieux. Par exemple, dans une situation actuelle (faite de possibles et de contraintes), pour un individu ayant une certaine trajectoire (et donc une compétence spatiale), cet individu peut se trouver dans l'obligation de concilier nombre d'éléments (liés à sa situation et à sa trajectoire) oscillant entre l'optimisation de la localisation relativement aux possibilités de déplacements. Le propre de la modernité périurbaine est d'être au plus près de la meilleure place (permettant de minimiser les déplacements) étant donné des ressources qui amènent à ne pouvoir être là et donc à être obligé de se déplacer.

1.2. Que signifie : habiter durablement ?

Les réflexions sur l'habiter, dont on a cherché à clarifier les liens avec la spatialité, d'une part, et les déplacements et la mobilité d'autre part, impliquent aujourd'hui que la question de la possibilité d'un habiter durable soit posée. Peut-on habiter durablement ? La réflexion en cours semble montrer, en accord avec les débats ayant eu lieu lors du colloque « Habiter » organisé par le GERPHAU² les 11-12 mai 2006 à Créteil, et les conclusions qui ont pu être énoncées concernant la recherche d'une définition claire et reconnue du concept et du contenu de l'habiter de l'homme (Paquot, Lussault & Younès, 2007), que deux grandes tendances restent distinctes, entre un habiter philosophique découlant de la pensée de Martin Heidegger (1958) et un habiter géographique ou « contextualisé », qui en découle aussi mais après qu'a été provoqué une rupture quant à ses dimensions spatiales et temporelles. Il apparaît que l'habiter dont traitent les géographes, notamment, mais aussi à leur manière les sociologues, psychologues et les urbanistes diffère de l'habiter proprement heideggérien en ce que celui-ci est un rapport au monde sans commune mesure spatiale et temporelle avec l'habiter pratique que nous mobilisons ici. Bien que, pour l'un et l'autre, espace et temps sont indissociables, on peut distinguer :

² GERPHAU : Groupe d'Études et de Recherche Philosophie, Architecture et Urbain, UMR LOUEST.

- Sur le plan spatial, le concept d'habiter tel qu'utilisé par Martin Heidegger réfère à un rapport au monde en tant qu'entité cohérente, unique et dynamique, un système à l'échelle globale et non locale. Il ne réfère donc pas à un espace en particulier de ce monde, ni à un système d'espaces et de lieux particuliers, même si ce système qui fonde l'habiter géographique construit l'image que l'on a du monde à l'échelle globale.
- Sur le plan temporel, habiter dans le sens d'être-déjà-là ou d'être-toujours-déjà-là renvoie à une temporalité particulière ou à une absence de temporalité, ce qui ne permet pas de supposer une construction de l'habiter, en tout cas pas une construction du même ordre. Chez Martin Heidegger, habiter est une façon d'être qui inclut une dimension éthique, une façon de devoir-être face et dans le monde, monde qui préexiste, tandis que la construction de l'habiter des sciences sociales, sans pour autant ôter totalement cette dimension, part de l'idée que, concernant notre habiter pratique, notre monde se construit, il n'est donc pas un en-soi.

Ces deux approches ne sont pas contradictoires au point de s'exclure mais apparaissent comme complémentaires, l'une plus philosophique dont la dimension essentielle est éthique, l'autre plus psychosociologique dont la dimension essentielle est descriptive. C'est essentiellement à l'habiter des géographes que nous faisons ici référence. En effet, le rapport à l'espace, bien qu'il puisse dans certains cas, pour certains personnes, relever de l'habiter heideggérien dans la mesure où ces personnes incluent dans leur être à l'espace environnant un devoir-être au monde, renvoie plutôt, mais pas exclusivement, à la construction contextualisée d'un rapport à un nombre fini d'objets ou d'espaces. Le questionnement qui se pose alors réside dans la question de savoir si l'injection de durabilité dans le concept géographique d'habiter ne renvoie pas à l'habiter philosophique dans sa dimension éthique ?

En lien avec ce qui précède, la notion de durabilité, qu'il ne s'agit pas d'examiner dans ses multiples dimension, a néanmoins fait l'objet d'une déclinaison particulière, sur les plans des principes généraux qui relèvent plus de la philosophie sociopolitique (de l'organisation des sociétés) que de la mise en œuvre pratique d'un projet particulier, distinguant durabilité forte et durabilité faible. L'approfondissement en cours mais non restitué ici porte sur les pratiques durables en tant qu'elles peuvent appartenir à l'une ou l'autre de ces deux catégories, en portant l'accent sur les pratiques de mobilité, qui vont du mode alternatif de déplacement à la « rentabilisation » de chaque déplacement (co-voiturage, multi-motif d'un déplacement, mobilité zigzagante), en passant par la substitution (Technologies de l'Information et de la Communication) ou le renoncement (volontaire ou obligé). Est à prendre en compte, dans une optique éthique kantienne, tout autant ce qui est fait par respect d'une idée de la durabilité que ce qui est simplement conforme à cette idée (Kant, 1988). Le fait de mettre l'accent sur les pratiques de mobilité n'exclut en rien d'analyser les pratiques autres, notamment celles liées aux différentes localisations d'un individu et des arguments ayant présidé à ces choix de localisation. Cela justifie, entre autres, le choix des individus entrant dans l'échantillon, d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'un entretien permettant de mettre en tension lieux et liens dans les choix faits au passé comme au présent : comment, par exemple, un choix de

localisation antérieure contribue à orienter les choix de déplacements actuels et comment l'anticipation de déplacements à envisager rejaillit sur des choix de localisation.

2. La méthode : la mobilité vue par l'individu

Le principe méthodologique envisagé repose sur le couplage, qui existe dans la réalité et qui est à préciser dans l'utilisation méthodologique qui en est faite, entre l'individu et le territoire.

2.1. Appréhender la mobilité par l'individu

Seul ce couplage permet une évaluation de la durabilité actuelle et potentielle d'une société dans une de ses déclinaisons spatiales, par type – le périurbain – et spécifiquement – le périurbain tourangeau – sans passer par la constitution d'une grille d'analyse construite *a priori* à partir d'indicateurs normatifs. La durabilité, comme notion ayant une portée opératoire, se construit dans ce couplage.

Du côté de l'individu, toute pratique, tout comportement est nécessairement inscrit à la fois dans une durée et dans une série d'espaces emboîtés, juxtaposés ou organisés de manière réticulaire. Ce faisant, l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie, et de l'utilisation qu'il en fait, le produit de ce que la société lui permet d'être. Par conséquent, au-delà de sa particularité qui fait de l'individu une individualité, il est toujours en même temps représentatif de quelque chose qui le dépasse (Chalas, 2000). Intégré dans la société, l'individu intègre celle-ci.

Nous considérons l'individu comme un « individu-aujourd'hui » (ou « individu-hier » ou « individu-demain ») c'est-à-dire comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation sociale à un moment donné. La trajectoire d'un individu est l'ensemble des « individus-aujourd'hui » passés, présents et à venir qu'a été, est, et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport, et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement. On suppose ainsi une cohérence d'ensemble de cette trajectoire, une cohérence temporelle qui permet au chercheur de possiblement trouver une trame d'explications causales et « conséquentielles », c'est-à-dire d'expliquer (au sens précédemment présenté) l'individu d'aujourd'hui par les individus qu'il a été précédemment et par ceux qu'il sera dans le futur. Il est le résultat aujourd'hui de ce qu'il a été, de ce qu'il a décidé dans le passé, et le résultat, par anticipation, de ce qu'il sera. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce *là* n'est pas que spatial) c'est *parce qu'il* a été ce qu'il a été et *parce qu'il* sera ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. La formulation ne doit pas prêter à confusion en laissant entendre un déterminisme lourd qui apparenterait cette trajectoire à une destinée décidée ailleurs, mais au contraire la capacité de l'individu à se projeter, à anticiper et à se remémorer, bref à influencer sur sa propre trajectoire. La situation est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités... qui se présentent à l'individu (Figure 1).

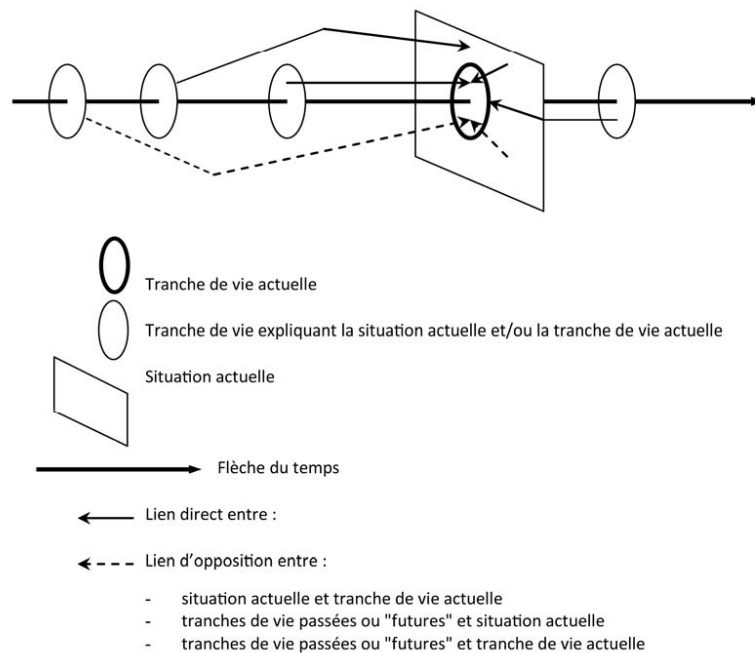


Figure 1. La trajectoire de vie d'un individu entre « tranches » et « situation »

L'individu est considéré comme œuvrant par héritage (héritage social, héritage familial, habitude, routine...) ou par rupture. Il est en même temps autonome vis-à-vis de la situation et contraint par celle-ci. Par ailleurs, ayant une certaine représentation de lui-même, son autonomie objective, et son niveau de contrainte objectif, est nuancé par la croyance qu'il porte sur son autonomie (augmentant et diminuant celle-ci) et sur les contraintes dont il a une connaissance partielle et qui, pour certains, ne sont que des contraintes qu'ils s'imposent à eux-mêmes sans que cela leur soit imposé de l'extérieur. Ainsi, l'individu a des compétences, notamment spatiales, des incapacités, des prétentions (compétences pensées mais non effectives) et des complexes (compétences non pensées mais qui seraient effectives si elles étaient connues et reconnues). Dans les choix qu'il fait, il peut être ou prétendre être (ou non) durable. L'individu, du fait, entre autres, de son autonomie et de sa position en situation, est doué de la capacité de réflexivité, c'est-à-dire la capacité à réfléchir sur soi, à se réfléchir.

Le territoire apparaît à la fois comme l'enveloppe de la somme des lieux mobilisés par l'individu, le milieu de vie de celui-ci, et comme une offre limitée, nécessairement mais relativement insatisfaisante, de possibilités et d'impossibilités. En particulier, le territoire géographique concerné est le périurbain tourangeau compris comme l'extension maximale du territoire à l'intérieur duquel des liaisons domicile-travail s'effectuent, dans une situation de relation centre-périphérie, journallement.

Cette réflexion sur le périurbain tourangeau, en confrontation avec la notion qui sous-tend cet exemple, passe par la réalisation d'un diagnostic critique de cet espace, notamment en termes de mobilité, ce qui inclut/induit la question des localisations tout comme celle des déplacements. Il s'agit ainsi de savoir ce qu'offre le territoire en matière de déplacements et de localisations, tant en actuel qu'en potentiel, ce qu'il n'offre pas mais pourrait ou devrait pouvoir offrir par comparaison avec d'autres territoires plus ou moins similaires, comme par évaluation vis-à-vis d'un modèle idéal-typique (« diffusion », « compacité », « polycentrisme »).

Le territoire compris comme un ensemble organisé de déplacements et de localisations possibles, effectifs ou non, amène à considérer les motifs de déplacement dans la quotidienneté d'une semaine type. Le territoire apparaît alors comme un contexte d'action, qui révèle ou empêche l'action, la rend possible ou non, la facilite ou la rend hasardeuse. Dans le cadre dialectique associant liberté et contrainte, observé du côté de l'individu, c'est-à-dire dans le cadre de « situations » telles que définies précédemment, le territoire en est dans le cadre de cette recherche la dimension première.

De ce fait, dans le couplage individu-territoire, le territoire de recherche est aussi la superposition de couches déconnectées a priori que sont chacun des territoires personnels. Il est nécessaire de mobiliser l'idée d'habiter poly-topique de Mathis Stock (2005, 2006), tant il est vrai que nous sommes dans une société valorisant la mobilité et, par conséquent la multiplicité des lieux (topos). Le territoire de chacun est composé, à l'image de ce qu'ont pu montrer SCALAB (Lévy, 2008) et EhEA (2008), d'un ensemble de lieux reliés par des liens.

2.2. Une mesure de la mobilité : relevés GPS et épreuves de justification

Le protocole d'enquête élaboré vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications (Boltanski & Thévenot, 1991) de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le présent protocole vise bien à apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation, tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité : la mobilité à l'épreuve de la durabilité (PUCA, 2009).

Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés *a priori* comme périurbains, habitants du périurbain ou se définissant, voire se revendiquant comme tels, mais aussi des individus développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité (Dodier, 2009 ; Cailly, 2004, 2008 ; Morel-Brochet, 2007), tant du point de vue de leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, de leurs modes d'habiter. L'approche adoptée vise notamment à confronter le discours de ces périurbains à la réalité de leurs pratiques spatiales. En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile »

avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu.

Dans un premier temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS (Global Positioning System) permettant d'enregistrer l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette première étape nous avons donc obtenu un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données nous ont dès lors permis d'opérer une mesure quantitative et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un traitement cartographique de la trace GPS (identification des temps et des modes de déplacement, des principaux lieux fréquentés, de l'échelle spatiale de l'habiter périurbain). L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales, de sa mobilité.

Dans un deuxième temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités », venant à la suite, et donc compléter, le relevé objectif des pratiques spatiales des individus. Dans cet entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier temps de cet entretien de réactivation permet d'établir un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit des mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc., des individus, incitant ces derniers à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête. Le deuxième temps de l'entretien consiste dès lors à soumettre à l'individu enquêté l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul & Feildel, 2010 ; Feildel, 2010 ; Martouzet et alii, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes. Cette deuxième étape permet ainsi d'approfondissement avec l'individu lui-même des conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

3. Représenter, quantifier et analyser la mobilité des périurbains

25 relevés GPS et 17 entretiens ont pour lors été effectués. Ils nous permettent d'identifier, avec toute la prudence qu'il convient d'observer à ce stade de l'enquête (encore en cours), quelques éléments d'analyse sur la forme et l'organisation temporelle des mobilités de ces habitants du périurbain.

3.1. L'organisation spatio-temporelle de la mobilité des périurbains

En premier lieu, il convient de noter que la mobilité à l'échelle de la semaine est principalement orchestrée par le trajet domicile-travail, lequel s'effectue cependant à des horaires et avec une régularité qui est loin d'être évidente. Dans les deux cas présentés, celui de N1 et H1, l'une enseignante dans le primaire et l'autre enseignant-chercheur à l'université, le trajet domicile-travail s'adapte à un emploi du temps fortement variable d'un jour à l'autre à l'échelle d'une semaine. Sur un même trajet, les heures de départ peuvent varier, ainsi que les étapes réalisées au cours du trajet, de même que les chemins empruntés varient d'un jour à l'autre.

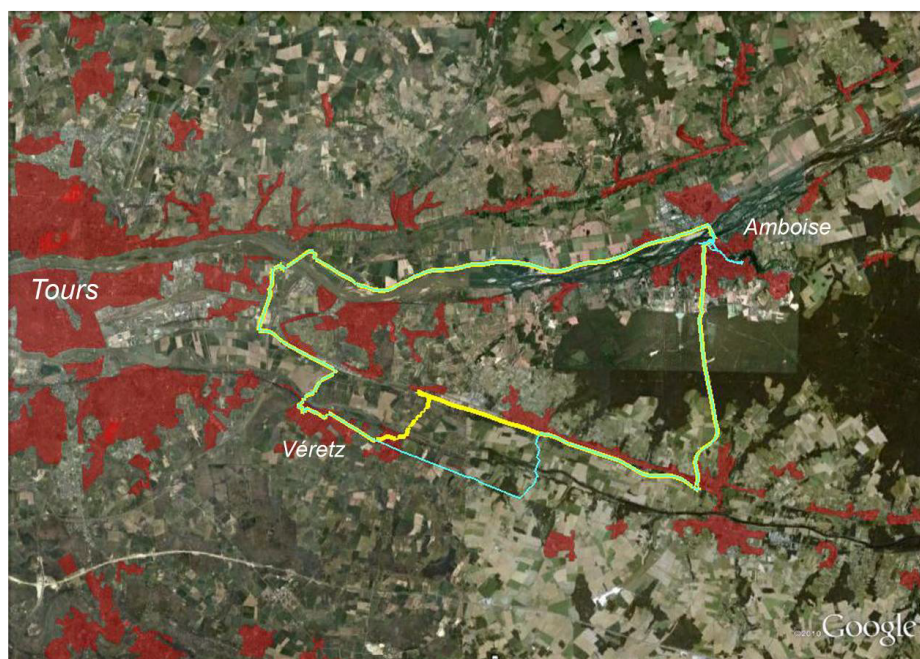
Le tableau ci-après (Tableau 1) présente jour par jour les trajets effectués par N1 (25 ans, professeur des écoles remplaçante, en couple, sans enfant). Ses horaires de départ varient selon qu'elle enseigne dans l'une ou l'autre école où elle a été affectée (Amboise : jeudi et vendredi, Véretz : lundi et mardi), mais ils diffèrent également selon la préparation nécessaire à la journée de classe (arrivée 1h avant, 45 minutes avant ou 30 minutes avant). De la même manière, le choix du trajet en voiture diffère d'un jour à l'autre puisqu'elle indique que « ayant commencé le travail à Véretz depuis un mois et demi... [elle] cherche encore le meilleur chemin pour le retour » (N1). La spécificité de la mobilité de N1 tient avant tout au fait que celle-ci se limite quasiment, dans la semaine étudiée, à la mobilité liée au travail. Les jours sans travail (mercredi et week-end) sont entièrement passés dans la sphère domestique, mis à part quelques sorties dans la semaine pour la pratique du jogging aux alentours de la maison (3 fois par semaine sans enregistrement GPS). La sociabilité de N1 dans son voisinage proche est très limitée.

Emploi du Temps N1 - 24/09 au 30/09 2010													
Vendredi 24/09/2010													
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode	
24/09/2010	1	7:35:30	7:47:43	47,415722	0,982429	47,407249	0,997008	11,78528155	2809	Travail	Ecole Amboise	Vélo	
24/09/2010	2	13:57:48	14:26:25	47,406895	0,994699	47,412766	0,981317	1,435923345	1789,63	Sortie Classe	Ecole/ Quai	Pied	
24/09/2010	3	14:48:31	16:14:54	47,413162	0,981466	47,407219	0,997362	0,716050808	2840,99	Sortie Classe	Quai / Ecole	Pied	
24/09/2010	4	16:39:21	16:47:43	47,407223	0,996973	47,415726	0,982719	11,81013018	2164,02	Domicile	Maison - Ile d'Or	Vélo	
24/09/2010	5	17:20:02	17:46:17	47,415798	0,982729	47,357231	0,804613	63,37865819	23639,51	Réunion Travail	Ecole Veretz	Voiture	
24/09/2010	6	20:35:08	21:04:29	47,357304	0,804674	47,415592	0,98241	59,22547667	25898,69	Domicile	Maison - Ile d'Or	Voiture	
Samedi 25/09/2010													
Dimanche 26/09/2010													
Lundi 27/09/2010													
27/09/2010	1	7:09:39	7:33:20	47,415646	0,98223	47,357403	0,804719	66,1726918	23797,58	Travail	Ecole Veretz	Voiture	
27/09/2010	2	17:31:57	18:02:17	47,357265	0,803872	47,415775	0,982561	60,19485714	25776,54	Domicile	Maison - Ile d'Or	Voiture	
Mardi 28/09/2010													
28/09/2010	1	7:20:21	7:44:15	47,415897	0,982563	47,357288	0,804107	65,56923572	23666,02	Travail	Ecole Veretz	Voiture	
Mercredi 29/09/2010													
Jeudi 30/09/2010													
30/09/2010	1	7:43:18	7:58:45	47,415646	0,982402	47,407295	0,997489	9,691310345	2612,76	Travail	Ecole Amboise	Vélo	
30/09/2010	2	17:19:21	17:30:16	47,407242	0,997437	47,415737	0,982551	10,40499083	2016,79	Domicile	Maison - Ile d'Or	Vélo	

Tableau 1. Agenda journaliser des mobilités de N1

Comme permet de le constater la carte (Carte 1) représentant les trajets correspondant aux jours où N1 s'est rendue à Véretz, cette habitante du périurbain tourangeau a effectué différentes tentatives qui correspondent à des trajets plus ou moins courts et plus ou moins longs en termes de distance. Le fait qu'elle ne prenne pas le même chemin à l'aller et au retour tient au plan de circulation de la commune de Véretz qui la conduit à repartir par l'est

et l'obligerait à faire un détour qu'elle juge important, si elle voulait rejoindre la route empruntée le matin. La mobilité de N1 est donc clairement dissociée dans la semaine en fonction de ses deux lieux de travail : les jours où elle utilise sa voiture pour réaliser l'aller-retour à Véretz (1h de voiture) et les jours où elle se déplace à vélo pour le trajet vers l'école d'Amboise (30 minutes de vélo). Nous reviendrons plus particulièrement sur son ressenti par rapport à ces modes de déplacements dans la seconde partie.



Carte 1. Les différents trajets testés par N1 pour le retour depuis son lieu de travail
en bleu : le 24/09/2010 ; en jaune le 27/09/2010 (superposition des deux tracés en vert)
En rouge : le tissu urbain (Corine Land Cover 2006 ; Google Earth 2010)

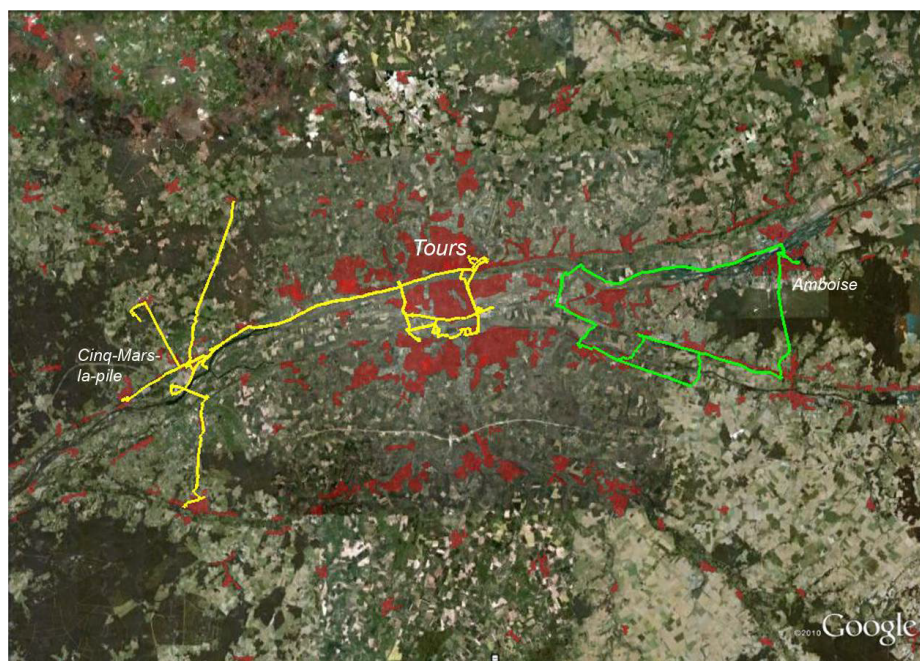
Dans le cas de H1, au contraire, le même trajet domicile-travail est quotidiennement réalisé. L'aller et le retour se font par le même chemin. La distance parcourue quotidiennement étant relativement importante (50 kilomètres), ce trajet est l'occasion de réaliser des étapes. Ce qui est particulièrement observable en termes d'adaptation du déplacement à la diversité des activités quotidiennes sont les « arrêts » que H1 peut effectuer au cours du trajet (Tableau 2).

Emploi du Temps H1 - 08/10 au 15/10/2010															
H1 - Trajets Vendredi 08/10/2010															
Date	Trajet	Coordonnées	Départ	Coordonnées	Arrivée	Heure	Départ	Heure	Arrivée	Vitesse	Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
08/10/2010	1	47.369598	0.678054	47.346138	0.461390	16:37:41	17:03:23			63060	21764	Travail/Enfants	Ecole	Voiture	
08/10/2010	2	47.346138	0.461390	47.348038	0.460342	17:10:20	17:11:50			19500	480	Ecole/Parc	Parc	Voiture	
08/10/2010	3	47.348038	0.460342	47.357254	0.486202	17:21:10	17:24:57			48700	2700	Parc/Maison	Domicile	Voiture	
08/10/2010	4	47.357254	0.486202	47.357254	0.486202	17:39:32	18:40:07			778	1825	Ballade	Aalentours	Pied	
H1 - Trajets Samedi 09/10/2010															
09/10/2010	1	47.355396	0.479557	47.378979	0.411118	14:25:12	14:41:14			58319	8911	Bois	Mazieres	Voiture	
09/10/2010	2	47.378979	0.411118	47.378849	0.411050	14:41:14	16:36:43			257	2986	Ballade	Mazieres	Pied	
09/10/2010	3	47.378849	0.411050	47.357189	0.486221	16:36:43	16:46:15			60865	9045	Domicile	Maison	Voiture	
09/10/2010	4	47.357258	0.486225	47.355568	0.482628	18:08:31	18:14:28			2936	487	Voisins	Quartier	Pied	
09/10/2010	5	47.355614	0.482972	47.357262	0.486444	18:46:25	18:52:32			2615	464	Domicile	Maison	Pied	
H1 - Trajets Dimanche 10/10/2010															
10/10/2010	1	47.357628	0.486466	47.443295	0.500340	09:55:51	10:15:15			62934	13926	Famille	Pernay	Voiture	
10/10/2010	2	47.443295	0.500340	47.355625	0.482581	13:04:27	13:17:41			66826	13656	Voisins	Quartier	Voiture	
10/10/2010	3	47.355615	0.482672	47.357193	0.486276	14:20:02	14:21:02			20555	370	Domicile	Quartier	Voiture	
10/10/2010	4	47.357193	0.486166	47.343918	0.477112	14:53:09	15:10:16			7450	2356	Plage	Bord de Loire	Pied	
10/10/2010	5	47.344730	0.477884	47.357349	0.486310	16:14:36	16:27:33			9295	2198	Domicile	Maison	Pied	
H1 - Trajets Lundi 11/10/2010															
11/10/2010	1	47.357155	0.486284	47.346146	0.461449	08:27:34	08:30:45			58576	2881	Accompagnement	Ecole	Voiture	
11/10/2010	2	47.346146	0.461449	47.366768	0.680409	08:34:10	09:05:53			56037	2344	Travail	Deux-Lions	Voiture	
11/10/2010	3	47.367111	0.679969	47.369316	0.515084	16:28:26	16:44:48			67080	16631	Commerce	St Etienne de Chigny	Voiture	
11/10/2010	4	47.369316	0.514936	47.346382	0.458248	16:47:28	16:53:12			53653	5150	Commerce	Rue de la Gare	Voiture	
11/10/2010	5	47.346371	0.458072	47.346210	0.461490	17:04:01	17:05:02			32483	502	Accompagnement	Ecole	Voiture	
11/10/2010	6	47.346169	0.461482	47.357281	0.486279	17:10:56	17:14:41			51826	2892	Domicile	Maison	Voiture	
H1 - Trajets Mardi 12/10/2010															
12/10/2010	1	47.352085	0.479428	47.346157	0.461402	08:22:15	08:27:19			54775	2017	Accompagnement	Ecole	Voiture	
12/10/2010	2	47.346077	0.461501	47.367462	0.679623	08:33:46	09:02:06			58603	21980	Travail	Deux-Lions	Voiture	
12/10/2010	3	47.367447	0.679680	47.361435	0.663760	15:18:15	15:24:18			45290	3970	Commerce ?	Rue de Beaulieu	Voiture	
12/10/2010	4	47.361607	0.663898	47.357296	0.486261	15:54:11	16:11:19			70004	18542	Domicile	Maison	Voiture	
12/10/2010	5	47.357361	0.486270	47.346134	0.461448	16:40:40	16:44:34			55540	2855	Accompagnement	Ecole	Voiture	
12/10/2010	6	47.346088	0.461501	47.347595	0.462189	16:52:12	16:53:27			13550	340	Commerce	Rue de la Gare	Voiture	
12/10/2010	7	47.347507	0.462334	47.357220	0.486267	17:00:17	17:00:17			54691	2405	Domicile	Maison	Voiture	
H1 - Trajets Mercredi 13/10/2010															
13/10/2010	1	47.353210	0.481310	47.346947	0.461462	10:40:30	10:42:45			59511	1858	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture	
13/10/2010	2	47.346645	0.461569	47.325638	0.408633	10:48:45	10:55:49			50343	4962	Commerces	Langeais	Voiture	
13/10/2010	3	47.325630	0.408628	47.324696	0.407411	11:00:26	11:01:11			12415	197	Commerces	Langeais	Voiture	
13/10/2010	4	47.324791	0.407341	47.324718	0.403419	11:04:44	11:06:42			16262	491	Commerces	Langeais	Voiture	
13/10/2010	5	47.324680	0.403425	47.346951	0.461448	11:19:20	11:27:57			43881	4058	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture	
13/10/2010	6	47.346648	0.461408	47.357220	0.486218	11:38:25	11:42:18			50389	2677	Domicile	Maison	Voiture	
13/10/2010	7	47.357235	0.486298	47.365421	0.677401	14:07:02	14:28:21			65682	19695	Cinema	Deux-Lions	Voiture	
13/10/2010	8	47.365318	0.677249	47.357204	0.486216	16:59:13	17:19:37			62737	19382	Domicile	Maison	Voiture	
13/10/2010	9	47.357243	0.486260	47.262630	0.460206	17:48:28	18:02:12			73992	16172	Famille?	Azay-Le-Rideau	Voiture	
13/10/2010	10	47.262691	0.460034	47.267723	0.474560	18:12:03	18:14:14			55212	1744	Commerces	Azay-Le-Rideau	Voiture	
13/10/2010	11	47.267857	0.474942	47.357243	0.486269	18:26:12	18:39:38			72792	15836	Domicile	Maison	Voiture	
H1 - Trajets Jeudi 14/10/2010															
14/10/2010	1	47.357208	0.486196	47.367256	0.679917	08:41:19	09:06:35			56478	19314	Travail	Deux-Lions	Voiture	
14/10/2010	2	47.366932	0.680284	47.363945	0.681104	15:37:20	15:41:19			5948	550	Poste	Deux-Lions	Pied	
14/10/2010	3	47.363514	0.680338	47.366657	0.680365	15:42:45	15:46:16			6050	490	Travail	Deux-Lions	Pied	
14/10/2010	4	47.367355	0.680274	47.377026	0.657463	18:25:27	18:30:49			37129	2828	Commerces	La Riche	Voiture	
14/10/2010	5	47.377094	0.657449	47.411106	0.707542	19:36:38	19:54:42			40420	9751	Amis	Tours Nord	Voiture	
H1 - Trajets Vendredi 15/10/2010															
15/10/2010	1	47.411182	0.707502	47.367344	0.679962	07:36:40	07:55:58			49090	11470	Travail	Deux-Lions	Voiture	
15/10/2010	2	47.367340	0.679968	47.380493	0.725001	16:59:21	17:14:15			27656	4914	Courses	Magasin 1	Voiture	
15/10/2010	3	47.380348	0.728892	47.378994	0.717558	17:31:50	17:34:40			28749	1060	Courses	Parking	Voiture	
15/10/2010	4	47.379021	0.717538	47.380333	0.714923	17:35:04	17:40:12			4447	1339	Courses	Magasin 2	Pied	
15/10/2010	5	47.380512	0.715736	47.378933	0.717496	18:11:27	18:19:26			3712	479	Courses	Parking	Pied	
15/10/2010	6	47.378529	0.718946	47.369255	0.515274	18:20:41	18:50:24			49456	19370	Courses	St Etienne de Chigny	Voiture	
15/10/2010	7	47.369202	0.515006	47.357246	0.486243	18:52:12	18:55:27			48584	2654	Domicile	Maison	Voiture	

Tableau 2. Agenda journalier des mobilités de H1

H1, enseignant-chercheur de 40 ans, divorcé ayant deux enfants, profite quant à lui de ses trajets domicile-travail pour déposer ses enfants à la crèche et à l'école de sa commune de résidence, et pour réaliser des diverses autres activités, comme les courses. Ses cheminements sont donc relativement complexes, organisés selon un principe de chaînage des activités, qui favorisent particulièrement le recours à la voiture mais aussi la diversification des schémas de déplacements d'un jour à l'autre. Dans le tableau des trajets sur une semaine, apparaissent

ainsi un nombre important de déplacements journaliers qui favorisent majoritairement l'usage de la voiture. Ce tableau laisse également apparaître des trajets à pieds, pour les loisirs, mais aussi dans le cadre d'une sociabilité de quartier. La localisation de H1 dans le périurbain est également synonyme d'une pratique importante des communes périurbaines alentours, principalement concentrée sur le week-end, et du pôle secondaire de Langeais pour les commerces. Son positionnement en périphérie du bourg de sa commune (à 3 kilomètres du centre) l'incite à concentrer ses activités sur des déplacements en chaîne (retour du travail, commerce, accompagnement des enfants, retour au domicile). La pratique des espaces verts environnant apparaît également, soit à pieds pour les bords de Loire, soit en voiture pour le bois de Mazières-de-Touraine. Contrairement à N1, H1 a des pratiques spatiales relativement diversifiées et importantes le week-end, même si les distances parcourues restent deux fois moins élevées que durant la semaine. Dans le cas particulier de cette semaine type, H1 a parcouru 315 kilomètres, alors que N1 n'a parcouru que 164 kilomètres. Ces deux exemples sont significatifs de la diversité des pratiques spatiales dans le périurbain : elle est notamment due au profil des enquêtés mais également à leur situation familiale et à leur réseaux de sociabilité. Avant d'envisager ce que le premier entretien nous permet d'identifier quant à la perception de la mobilité et à quels modes de justification les individus ont recours, il nous faut revenir rapidement sur la comparaison de ces deux premiers tracés GPS et sur ce qu'elle peut nous apprendre de l'organisation des pratiques spatiales des habitants du périurbain.



**Carte 2. Déplacements sur une semaine type : H1 en jaune ; N1 en vert.
En rouge : le tissu urbain (Corine Land Cover 2006 ; Google Earth 2010)**

Cette représentation, autorisant à visualiser les deux traces GPS de H1 et de N1, relevées sur une semaine type (sur des semaines différentes), nous semble intéressante, car elle permet aisément d'identifier les analyses que suggère ce premier type de résultat, propre à la méthode par relevés GPS. D'une part, ces tracés permettent de visualiser l'étendue de la spatialité des individus, mais aussi leur organisation en fonction des environnements variés dans lesquelles les activités de l'individu prennent place. Même si l'échantillon de 25 personnes reste aujourd'hui limité (40 relevés doivent constituer l'échantillon total de l'enquête PériVia), il semble néanmoins que la diversité des profils enquêtés permettra d'identifier des types différenciés de périurbains en fonction des caractéristiques sociologiques des individus, mais également en fonction de leur inscription spatiale et de leur manière d'habiter le territoire (déplacements en étoile, en boucle(s), cas mixtes..., déplacement mettant en lien ville et périurbain ou périurbain et périurbain). Dans les deux cas présentés ici, il ressort déjà deux profils bien distincts quant à la pratique de l'espace, quant à l'organisation de la mobilité, au rapport à la ville centre et aux pôles secondaires. Il sera certainement utile dans la suite de l'enquête de favoriser ces comparaisons afin de faire ressortir les logiques individuelles et collectives qui prévalent à l'organisation spatiale des mobilités.

3.2. Les mondes de justification de la mobilité

La seconde dimension de l'enquête PériVia, fondée sur le principe méthodologique d'une réactivation du discours habitant par le truchement de la représentation cartographique de la mobilité (relevé GPS), nous permet d'atteindre cet autre objectif de la recherche, à savoir la manière dont les individus justifient et arbitrent entre les opportunités et les contraintes auxquelles ils ont à faire dans le dessin de leur mobilité quotidienne. En outre, cette épreuve de justification doit permettre de mettre en vis-à-vis l'échelle temporelle de la quotidienneté, et ses mobilités routinières, avec l'échelle temporelle biographique, l'ensemble du parcours de vie de l'individu, ses mobilités résidentielles et ses dimensions éminemment sociales.

Le cas particulier de N1 nous permet de mettre en évidence la manière dont ces contraintes sont rendues significatives au cours de l'entretien de réactivation. Lors de son entretien, N1 nous a fait part d'un parcours de vie marqué par des résidences principalement situées en périurbain, même si elle a été amenée à changer de départements régulièrement du fait de la profession de militaire de son père (Indre-et-Loire, Charente-Maritime, Loiret, puis Indre-et-Loire). Elle a toujours vécu en maison, dans des communes périurbaines de Tours, de La Rochelle ou d'Orléans. Elle associe sa première résidence à Parçay-Meslay (Indre-et-Loire) à l'idée de campagne, « une maison entourée de vignes » (N1) dont elle garde un très bon souvenir « je me souviens qu'on faisait beaucoup de déplacements à pieds, pour aller à l'école... C'est vraiment de super bons souvenirs, je trouvais ça génial, on avait une certaine liberté » (N1). Au moment du collège et du second déménagement pour La Rochelle (Charente-Maritime), elle expérimente les bus scolaires, dont elle se souvient en riant « il devait y avoir deux bus par jour... donc il ne fallait pas le louper » (N1). À partir de 13 ans, le déménagement vers La Rochelle « vraiment pas très loin du centre-ville » (N1) mais toujours dans un lotissement, lui évoque le souvenir d'un sentiment positif « vu que j'entrais dans l'adolescence, j'étais quand même contente d'arriver plus en ville » (N1). Elle considère que la campagne est un milieu favorable quand on est petit, mais devient une contrainte en

grandissant. Quand elle évoque son troisième déménagement, à Saint-Jean-de-la-Ruelle près d'Orléans (Loiret), elle explique au détour d'une phrase que ses parents ont toujours préféré s'installer autour des grandes villes (préfectures) plutôt qu'à proximité du lieu de travail du père (Rocheftort lorsqu'ils habitaient à La Rochelle ; Châteaudun en Eure-et-Loir lorsqu'ils habitaient à Orléans). Pendant la période de lycée, elle prend pour habitude, afin d'échapper aux contraintes du bus, de se déplacer à vélo, d'autant qu'elle « aime bien faire du sport » (N1). La pratique du vélo est d'ailleurs restée ancrée en elle, puisqu'elle se déplace encore aujourd'hui à vélo pour se rendre sur son lieu travail, à l'école d'Amboise. Par ailleurs, lorsqu'elle décrit ses déplacements quotidiens à Véretz, elle insiste sur le fait que la voiture n'est pas son mode de déplacement privilégié : « je n'aime pas trop prendre la voiture, pour moi, plus je prends la voiture, plus c'est contraignant » (N1). Elle décrit ainsi les trajets en voiture comme une perte de temps « alors que dans le train je peux travailler, me reposer » (N1). Cependant, cette contrainte de la voiture ne l'amènerait pas à transiger par rapport à la localisation de sa résidence, dans une ville comme Amboise « pratique pour aller faire les courses, pour aller à Tours... » (N1). Si elle devait voir augmenter son temps de trajet quotidien en voiture, elle préférerait encore avoir cette contrainte au niveau de ses déplacements plutôt que d'habiter « dans un endroit paumé, loin de tout » (N1). La voiture est acceptée comme contrainte quotidienne tant qu'elle reste cantonnée à un type particulier de déplacement, pour motif professionnel, moins si elle doit être le seul mode à disposition pour l'ensemble des déplacements (courses, culture, convivialité).

Au niveau de la justification quant au mode de transport, et à sa mise en perspective dans le cadre d'une acception large du concept de durabilité, N1 a fait beaucoup plus de commentaires positifs sur son trajet en vélo, où elle prend le temps de regarder le paysage urbain, même si elle considère que certaines portions du trajet sont dangereuses. Pour l'aller-retour à Véretz, elle explique que « déjà je prends ma voiture donc c'est moins agréable que le vélo, après c'est mieux que l'année dernière (aller-retour à Fondettes) parce que c'est des routes où il n'y a pas de feu, où ce n'est trop stressant... il n'y a pas trop d'embouteillages » (N1). Son rapport négatif à la voiture, la conduit à ne jamais utiliser ce mode lorsqu'elle se déplace vers le centre de Tours (elle y va en train) ou lorsqu'elle part en vacances. Quand elle compare avec la période où elle vivait dans le centre-ville d'Orléans, elle constate également qu'elle a abandonné certaines pratiques (boutiques, shopping) qui l'obligerait aujourd'hui à prendre sa voiture. Elle y voit aussi une opportunité dans le sens où elle fait l'économie de ces activités, en même temps qu'elle fait des économies. Elle précise également, quand on l'interroge sur sa sensibilité par rapport au développement durable et son opinion sur l'idée de diminuer globalement la pollution, « je suis sensible dans le cas où j'y vois un intérêt pour moi... c'est un peu égoïste, par exemple prendre le train c'est d'abord parce que j'y vois un intérêt pour moi... après c'est vrai que c'est mieux aussi de moins prendre la voiture... Mais je n'y pense pas tous les jours » (N1). Son attitude par rapport aux problématiques environnementales reste plutôt centrée sur les bénéfices qu'elle peut en retirer. Elle explique à ce propos qu'elle aimerait dans l'avenir avoir une maison pour pouvoir cultiver son propre potager et ainsi connaître la provenance des produits qu'elle consommerait « savoir que je mange quelque chose de meilleur, et savoir que ce n'est pas une production qui nécessite des transports » (N1). En ce qui concerne la potentialité d'un report modal de ses déplacements en

voiture individuelle, elle explique que l'utilisation des transports en commun est rendue difficile par la flexibilité de ses horaires professionnelles, d'arrivée et de départ le matin et le soir. Elle remarque cependant que la question des déplacements est aussi importante que le choix d'un type d'habitat (maison, appartement) et précise qu'elle est « quand même attachée au fait de ne pas avoir à trop [se] déplacer en voiture » (N1). Elle ajoute en ce sens qu'elle a fait des tentatives pour combiner différents modes de transport (train-vélo) ou encore de covoiturage (elle s'était inscrite sur un site l'année précédente), mais que, en l'état actuel de ses horaires (mi-temps dans deux écoles), ces solutions ne sont raisonnablement pas envisageables.

Conclusion

Les 17 entretiens réalisés jusqu'à présent font ainsi émerger différentes logiques explicatives et justificatives de la mobilité et nous permettent de dresser ici quelques premières constatations.

D'une part, il existe un système de contraintes, que celle-ci soient temporelles, économiques ou spatiales, qui sous-tend la mobilité comme il a, mais de façon différencié, sous-tendu les choix majeurs de localisation (notamment du logement mais aussi du lieu de travail). Aussi, il convient de noter que les choix de localisation figent en partie l'habiter de l'individu tandis que ses mobilités sont toujours en possible négociation : la diversité des moyens de transport disponibles, celle des motifs de déplacement et celle des destinations pour un même motif (la consommation, par exemple) permettent une certaine variété dans les pratiques. Relativement captif des lieux, l'individu l'est moins vis-à-vis de ses mobilités, comme le montre les stratégies d'adaptation qu'il peut adopter face à l'évolution de sa situation, sans que pour autant cela entraîne un déménagement ou un changement de travail. Ce système de contraintes, dans lequel entrent également les habitudes et les préférences, impliquant pour l'individu la valorisation ou la dévalorisation de certaines pratiques, est un système négocié, où les individus bénéficient d'un niveau de liberté différencié selon leur situation familiale, leur dépendance vis-à-vis de leur lieu de domicile (déménagement), leur évaluation des priorités afférant à la qualité du cadre de vie, à la contrainte du transport, à la configuration de leur réseau social, etc.

D'autre part, l'entretien, s'il permet bien évidemment de mettre au jour l'organisation des mobilités, nous donne surtout accès au jugement que les personnes enquêtées font de leur mobilité. Ce jugement – utile à son auteur dans une optique de réflexivité, d'une part, mais aussi de conciliations possiblement incessantes visant à l'amélioration de la mobilité jugée – est possible du fait, justement, de la marge de liberté existant entre le contraint et le possible, entre les multiples contraintes et les multiples possibles. Ce jugement, par ce qui en est dit lors de l'entretien, laisse transparaître les valeurs associées aux différentes modalités de déplacements qui composent la mobilité qui, en retour, leur donne sens, en lien avec celles reflétant les choix de localisation, mais en lien aussi avec la mobilisation de normes et d'idéologies relatives à la société, à son fonctionnement et ses dysfonctionnements, d'une

façon générale à ce qu'elle est, à la façon dont la personne se la représente et ce qu'elle devrait, selon cette personne, être.

C'est dans l'espace formé par les sphères de justification, auxquelles se réfèrent l'enquêté, que transparait la question de la durabilité, d'une référence possible au développement durable ou soutenable, essentiellement d'ailleurs comme principe favorisant l'auto-évaluation des pratiques actuelles. C'est donc dans cet espace qu'apparaît, plus ou moins fortement et plus ou moins implicitement, la référence au développement durable et à la durabilité des pratiques, effectives ou simplement possibles, dans le cadre de la mobilité de la personne. Les principaux propos donnés à entendre et relatifs à cette question montrent – et cela apparaît comme une toile de fond – que si la durabilité est bien un élément à prendre en compte, elle ne l'est pas de façon prioritaire. La justification des déplacements et de la mobilité par les contraintes (horaires de travail, horaires des autres membres de la famille, horaire des transports, éloignement, topographie, sécurité routière, notamment pour les enfants, charges à transporter...) relègue la durabilité en arrière-plan. On constate d'ailleurs une relative faiblesse de la remise en cause de ces contraintes comme étant véritablement contraignantes ou comme de simples éléments de confort (au sens le plus large du terme d'un bien-être matériel de l'instant présent). Ainsi, la conciliation existe, entre durabilité et autres facteurs de sens de la mobilité et, d'une façon générale, vérifiée dans le cas de N1, il est apparu que la durabilité n'était pas ressentie dans sa version forte, en soi, mais bien comme un principe secondaire par rapport des considérations plus personnelles (en termes économiques, en termes de bénéfice personnel, mais aussi en termes de distinction sociale). Entre une durabilité forte supposant une véritable « révolution culturelle » et des changements radicaux de comportements et une durabilité faible qui se compose d'adaptations à la marge améliorant ponctuellement le caractère durable des pratiques, la personne se tourne quasi systématiquement vers la version faible, elle-même (re)négociée. Cependant, au-delà de ce résultat général, il convient de distinguer des nuances, des variantes allant de la complète absence de référence au durable à la « personne de conviction » pour qui la durabilité est – et doit être pour elle-même comme pour les autres – une valeur de la société actuelle, voire la valeur première. Cependant, dans l'épreuve de justification, le jugement réflexif de pratiques non durables est souvent négocié – avec la personne elle-même comme avec l'enquêteur – par le biais d'une justification relevant de la compensation : « oui, j'utilise ma voiture, mais je fais du compost », associant deux éléments qui ont peu en commun si ce n'est de pouvoir se glisser sous la bannière de la durabilité – ou au contraire n'y faire aucunement référence –, durabilité dont le flou et l'extension sémantiques sont alors bien pratiques.

Bibliographie

Bailleul Hélène, Feildel Benoît ([à paraître] 2011), « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in Ramadier Thierry, Depeau Sandrine, *La mobilité quotidienne en classes : les identités sociales au regard des pratiques spatiales*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 25

Boltanski Luc & Thévenot Laurent (1991), *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

Cailly Laurent (2004), *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation. Étude sur la constitution des identités spatiales au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours*, Tours, Université F. Rabelais, 459 p.

Cailly Laurent (2008), « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 13.05.2008, pp. 23

Chalas Yves (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 199 p.

Dodier Rodolphe (2009), *Individus et groupes sociaux dans l'espace. Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, Le Mans, Université du Maine, 244 p.

EhEA (2008), *Espaces habités et espaces anticipés : qualification de l'espace*, Rapport de recherche ANR, 141 p.

Feildel Benoît (2010), *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Tours, Université François Rabelais, 651 p.

Heidegger Martin (1958), *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 349 p.

Kant Emmanuel (1988), *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Delagrave, 210 p.

Lévy Jacques (2008), *Échelles de l'habiter*, Paris, PUCA, 368 p.

Martouzet Denis, Bailleul Hélène, Feildel Benoît, Gaignard Lise (2010), « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, Vol. 18, n°2, pp. 158-170

Morel-Brochet Annabelle (2007), « À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes », *Norois*, Vol. 4, n°205, pp. 23-36

Paquot Thierry, Lussault Michel, Younès Chris (Sous la dir.) (2007), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, Armillaire, Paris, L'Harmattan, 379 p.

PUCA (2009), *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains*, Appel à propositions de recherche, Paris, PUCA, 11 p.

Stock Mathis (2005), « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.05.2005, <http://espacestemp.net/document1353.html>

Stock Mathis (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, Textuel, 19.12.2006, <http://espacestemp.net/document1853.html>

Annexe 10 : Feildel B. et Martouzet D., 2011, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : perspectives pour le ménagement des espaces de périurbains », *Comminucation au 48^{ème} colloque ASRDLF, Schoelcher, Martinique, 07/07/2011*



Migrations et Territoires



<http://asrdlf2011.com/>

**LA MOBILITÉ COMME MODALITÉ DE L'ANCRAGE :
PERSPECTIVES POUR LE MÉNAGEMENT DES ESPACES DE VIE
PÉRIURBAINS (LE CAS TOURANGEAU)**

Feildel, Benoît & Martouzet, Denis

Docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme, Ingénieur d'études

Professeur en Aménagement de l'espace et urbanisme

Équipe IPAPE Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage Environnement, UMR CITERES

École Polytechnique de l'Université de Tours - Département Aménagement

35 Allée Ferdinand de Lesseps, 37200 Tours

Tél. : 06 64 35 42 67 ; Tél. : 02 47 36 14 66

benoit.feildel@gmail.com ; denis.martouzet@hotmail.fr

T1. Mobilité et ancrage ; JEL : R49

Résumé

La présente communication se propose d'approfondir les relations entre mobilité et ancrage dans les espaces périurbains, et d'apporter ainsi des éléments de connaissance qui nous semblent déterminants pour la capacité des sociétés à mettre en œuvre les conditions de leur durabilité. Ces éléments de connaissance reposent principalement sur les résultats obtenus dans le cadre d'une recherche : « PériVia : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, la viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s) ». L'objectif de « PériVia » est d'évaluer la durabilité, au moins potentielle, d'espaces qui, parce qu'ils sont coextensifs du développement des mobilités, les espaces périurbains, cristallisent un grand nombre d'enjeux sociétaux.

Mots-clés

Mobilité, ancrage, périurbain, durabilité, habiter, effet de lieu, effet de lien

Introduction : une « société à individus mobiles », le tournant mobilitaire

La mobilité a été l'objet de prises de positions très positives au cours du XX^{ème} siècle, avec une quasi-injonction de la société à être mobile, ce qui se traduit tout autant par le développement du tourisme et la recherche d'exotisme, que par l'exigence de mobilité professionnelle, prétendu gage de réussite sociale, et la mobilité géographique, celle pour le logement, conséquence de la mobilité professionnelle. Le tournant actuel, relatif autant au regain de certaines valeurs (de proximité, d'attachement, d'ancrage, d'identité...) qu'à l'enchérissement des coûts de déplacements liés aux fluctuations du prix de l'énergie, remet cette positivité en cause. De son côté, le périurbain est implicitement décrié à travers l'idée et l'injonction de ville compacte, relayée par l'injonction pratique de (re)construire la ville sur la ville. Le périurbain, comme géotype, est alors synonyme de

consommation d'espace et considéré comme facteur d'aggravation des distances parcourues – générateur de mobilités importantes –, donc de consommation d'énergie, bref, comme réel fauteur de trouble dans un monde qui pourrait être durable. Les périurbains, comme représentants du sociotype correspondant, en seraient alors le bras armé et la cause par la demande qu'ils exprimeraient.

L'objectif, ici, est de mettre en lumière les conditions d'articulation entre mobilité et ancrage, éclairant ainsi la capacité des habitants du périurbain à réaliser la durabilité de leurs espaces de vie. Notre propos vise à questionner cette articulation, en partant de la mobilité, incluse dans le couple qu'elle forme avec l'ancrage, pour circonvier la durabilité du périurbain.

1. La mobilité comme dimension de l'habiter

1.1. *Le sens des mobilités : entre liens et lieux, mobilités et ancrages*

Passé le temps des éloges, qu'advient-il de la mobilité – des mobilités, en reprenant la pluralité désormais de mise pour traduire le caractère protéiforme de ce qui devient de fait moins un *phénomène*, un comportement observable, qu'un véritable *concept*, une représentation abstraite et générale, une classe subsumant un singulier, une catégorie opérante dans le champ des sciences humaines et sociales ? Qu'en est-il du sens des mobilités, du sens que chacun confère aux multiples façons de relier un *ici* et un *ailleurs*, tant spatial que social ? Qu'en est-il de l'appropriation de ces outils, moyens technologiques au service de la gestion de la distance, mais aussi comme moyen de réification, de symbolisation, de l'espace social (Bourdieu, 1993) ? Bien sûr, « être mobile » signifie avant tout la capacité à se déplacer ou à être déplacé dans un environnement physique. Cela étant, comme le souligne Bertrand Montulet (1998), il n'y a pas que l'espace physique, il y a l'espace social aussi, en tant que celui-ci peut être physiquement objectivé (Bourdieu, 1993). Être mobile signifie, dans une « société à individus mobiles » (Stock, 2001), se définir par une certaine propension à la mobilité, faire usage de ce capital pour affirmer ou pour tendre non seulement vers une position spatiale, mais par là-même vers l'affirmation d'une position sociale. Le risque est alors grand, selon certains, de céder à une « idéologie mobilitaire » (Mincke & Montulet, 2010) devenue dominante, mais aussi largement contraignante et inégalitaire. Peut-on se satisfaire pour autant de l'opposition idéologique ainsi faite, et érigée en grille de lecture, entre l'idolâtrie de la mobilité et les vertus de l'immobilisme, sa valeur d'authenticité synonyme de constance, de stabilité et de tempérance (Mincke & Montulet, 2010). Ce serait oublier que mobilité et ancrage forment en réalité un couple qu'il est difficile, voire impossible, de dissocier. En effet, si l'on s'éloigne d'une acception purement technologique et infrastructurelle de la question mobilitaire, et si l'on se rapproche, ce faisant, d'une conception élargie de la mobilité, incluant sa traduction dans l'espace social, il semble par là-même impératif de ne pas omettre cette dimension fondamentale du mouvement, celle qui l'inscrit dans l'espace des lieux, l'ancrage.

L'ancrage et la mobilité ne sont pas contraires. Bien que communément typifiés de la sorte, ces phénomènes s'inscrivent en réalité dans un rapport dialectique, pour lequel l'appréhension de la mobilité nécessite de prendre en compte l'ancrage, les ancrages multiples, statiques mais aussi dynamiques. De même que l'ancrage, expression de l'immobilisme, ne saurait s'appréhender sans considérer qu'il est la condition de réalisation et le point d'achèvement des mobilités. « L'ancrage peut être pour certaines personnes le point de référence à partir duquel des explorations extérieures se font. Pour d'autres, au contraire, le fait d'être de plusieurs lieux, de se sentir devenir soi-même en changeant d'espace peut constituer l'élément fondateur qui leur permet de s'investir en un lieu même provisoirement » (Rémy, 1996). Y compris les individus les plus mobiles, réalisent en fin de compte, à travers leur hypermobilité, des formes souvent exacerbées de l'ancrage. Comme le souligne à juste titre Vincent Kaufmann (2008), les moyens de transport toujours plus rapides, divers et nombreux, ne sont pas nécessairement et uniquement le signe d'une hypermobilité croissante, mais au contraire, ils sont un moyen de préserver et d'entretenir – non sans contraintes, par ailleurs – différentes formes d'ancrages, fonctionnels ou familiaux, cognitifs ou affectifs... À l'échelle de la quotidienneté, l'on voit bien comment se joue un tel paradoxe : « ceux qui se déplacent pour se sédentariser » (Kaufmann, 2008). Envisagées sur un temps plus long, à l'échelle biographique, la mobilité résidentielle et la mobilité sociale, liées de façon encore plus étroite, ne sont pas étrangères non plus à certaines formes d'ancrages, au sens général, à la fois cognitifs et affectifs, ou autrement dit, au sens d'effets influant sur le choix de la localisation, par héritages, par habitudes, par attachements... Plus loin, c'est la question même de l'ancrage dans certaines formes de mobilité qui se pose. L'ancrage ne serait plus l'apanage des lieux, de l'espace localisé en un point particulier, mais s'exprimerait aussi à travers les liens, à travers ces formes typiques du « faire-avec » (Stock, 2005) l'espace, notamment par la mobilité – sans restriction dès lors de la notion d'espace à la simple localité mais en élargissant, au contraire, son acception également à l'espace des flux.

En ce sens, le géographe Mathis Stock (2001, 2005) a pu insister sur la façon dont l'accroissement de la mobilité géographique des individus participait d'une recomposition profonde du rapport des individus à l'espace et, plus largement, d'une redéfinition de leur mode d'habiter, vers un « habiter poly-topique » (Stock, 2006). D'ailleurs, il n'est pas le seul à penser le renouvellement des enjeux socio-spatiaux de la mobilité sous l'impulsion de sa généralisation. Le sociologue Bertrand Montulet (1998) a, pour sa part, pu mettre en exergue différentes figures idéales-typiques de la mobilité, sans que celles-ci soient uniquement indexées à la logique des flux, mais incluent également les références à la logique des lieux. Il identifie de la sorte des mobilités de type « sédentaires », signifiant ainsi un usage détaché de la mobilité pour lequel toute référence spatiale passe par les lieux ou les nœuds de la mobilité, et non pas par le lieu de la mobilité elle-même. À cette forme de mobilité, ou plus exactement, à ce type de construction de sens par la mobilité, Montulet, oppose la mobilité « cinétique », typiquement le businessman dont la priorité est au gain de temps et qui, de fait, investit l'espace de sa mobilité au détriment des lieux dans lesquels celle-ci pourrait potentiellement s'ancrer. Certes idéales-typiques, ces figures nous informent néanmoins sur la nécessité de prendre au sérieux la façon dont la mobilité interroge notre rapport à l'espace, à l'espace physique mais aussi à l'espace social, comment elle est un vecteur de l'ancrage, facilitant par certains aspects – de façon certes paradoxale – l'adhérence aux lieux. De plus en plus clairement, une « approche écologique de la mobilité » (Carpentier, 2007) émerge et tend d'elle-même à s'imposer, invitant à (re)placer et à (re)considérer les comportements de mobilité, en particulier leur expression quotidienne sous la forme de déplacements, dans leur ancrage spatial, résidentiel, et de fait, aussi du point de vue de la signification sociale et individuelle des pratiques mobilitaires. Ainsi l'on peut considérer que désormais la question de la mobilité, fait « socio-spatial », et surtout « fait social total » (Mauss, 2007), traverse de part en part et s'intègre aux réflexions sur la construction des positions sociales, sur la formation des identités individuelles et sociales (Ramadier *et alii*, 2009), sur la pratiques des lieux géographiques et sur la structuration des modes d'habiter (Stock, 2005).

1.2. La durabilité des espaces : le cas d'un espace de la mobilité, le périurbain

Notre propos s'articule autour du triplet composé de la mobilité, de la durabilité et de la périurbanité – l'ancrage territorial périurbain –, triplet qui fonctionne comme un système, tant l'objectif qui vise à décrire le fonctionnement des espaces périurbains nécessite la compréhension simultanée des trois concepts et de leurs interactions. S'il faut bien, dans un premier temps préciser le contenu et les limites de chacun d'eux, ce ne peut être que de façon préliminaire. Par mobilité, nous entendons l'ensemble des éléments qui donnent sens aux déplacements effectués ou simplement envisagés : au-delà d'un point origine, d'un point destination, d'une vitesse, d'un trajet, d'un motif majeur relatif à la nature et au contenu du point de destination et d'un mode de transport, toutes choses utiles – et mesurable – pour la description de déplacements, éléments objectifs de la mobilité, de multiples questionnements sont à envisager, dont les réponses ne peuvent être trouvées que chez les individus eux-mêmes, par le sens qu'ils donnent à leurs déplacements. Ces questions peuvent être posées, de façon prometteuse, par la négative, « pourquoi pas ? » : pourquoi pas un autre point de destination (pour un même motif), pourquoi pas un autre trajet (pour un même point de destination), pourquoi pas un autre mode de transport (pour un même couple origine-destination) ? Et les seuls arguments, aussi sophistiqué soit le modèle économique de référence, de la minimisation du coût (temps, énergie) de déplacement relativement au gain permis par le lieu de destination n'est pas suffisant, tant le déplacement s'inscrit dans un ensemble complexe d'activités non totalement indépendantes et tant l'individu qui se déplace est en lien avec d'autres individus en différentes sphères (travail, loisir, famille...) aux temporalités diverses (des embouteillages prévisibles aux horaires des services en passant par la fréquence de passage de certains moyens de transport). Ces déplacements, dépendent, entre autres de valeurs, qui sont mobilisées ou non, mises en application contextualisée et données à voir. Ainsi, être efficace n'est pas seulement la conséquence de la rationalité de l'individu, c'est aussi le fait de considérer l'efficacité comme une valeur, supérieure à d'autres et le fait de vouloir se donner à voir comme tel – y compris à nos propres yeux. Parmi ces valeurs, est celle de la durabilité, que nous ne nous risquons pas à définir au-delà du fait qu'elle nous paraît être ce qui motive la conciliation entre les trois piliers canoniques du développement durable, mais aussi – et surtout – entre le long terme et le court terme, entre la planification et la réaction face aux situations d'urgence, entre l'intérêt général et l'intérêt personnel. Cette conciliation, est l'expression même de la tentative – et de l'échec de cette tentative – d'atteindre une durabilité idéale.

Le périurbain est le lieu, le prétexte et l'occasion d'observer le couple durabilité/mobilité, incluant la composante statique de la mobilité, l'ancrage. Il est un type d'espace habité qui, par ses caractéristiques propres, permet plus ou moins bien, la mobilité (et non, seulement, les déplacements), par ce qu'il propose en termes de possibilités

de déplacements et en termes de localisations (d'activités, du logement au lieux de consommation en passant par le lieu de travail) qui permettent, obligent, favorisent, incitent à se déplacer et à le faire de telle ou telle façon, à tel ou tel moment. Il est donc, de ce fait, plus ou moins, durable « en soi » comme en fonction de ce qu'en font ceux qui y habitent. Le périurbain est ici considéré comme un géotype et un sociotype spécifiques qui définissent une structure spatiale particulière, bien que diverse, et des comportements particuliers, notamment en termes de mobilités.

L'adjectif durable est ambigu, tant dans le flou sémantique qui entoure sa, voire ses définitions, que dans la possibilité d'application de ce qualificatif à un substantif – l'espace, le territoire, le périurbain, la mobilité, l'habiter, etc. Dit autrement, le caractère durable peut-il et doit-il s'appliquer exclusivement ou indifféremment à des pratiques et actions, aux projets ou, simplement à des objets. Et si cela s'applique à des objets matériels, alors à quels types d'objets et sous quelles conditions. De toute évidence l'application à ce qui relève de l'action est envisageable : pratiques, conduites, actions, comportements, projets peuvent être dits durables pour peu que l'on y attache l'idée d'une manière particulière, d'une intention, d'un objectif, d'une visée, d'une tentative de conciliation telle qu'évoquée en introduction. Mais un objet matériel peut-il l'être ? Si on répond par l'affirmative, c'est en référence à ce qui a permis l'existence de cet objet (utilisation de matériaux, modalité de fabrication...) en référence à l'après-objet (délai de vie du déchet, réutilisation transformation possibles de l'objet...) ou encore en référence à l'utilisation même de l'objet (besoin en énergie pour le fonctionnement, pollution induite par ce fonctionnement...). En bref, le durable s'applique plus au processus qui sont ou qui ont été en œuvre ou en termes de conséquences, elles-mêmes comme processus, qu'à l'objet lui-même qui, au final, se contente d'être, à moins de lui inclure dans sa matérialité même ou son existence même une intention que serait la simple incitation à être utilisé. À strictement parler, on devrait réserver l'adjectif durable à ce qui relève de l'agir ou du processus. Pour autant, l'expression « ville durable » existe, le « quartier durable » existe, et sont utilisées dans les discours. On pourrait dire alors d'un territoire – qui est pourtant un objet – qu'il est durable ou qu'il ne l'est pas. Cependant, il s'agit d'objets extrêmement complexes qui se confondent – sans doute en lien avec des rapidités de langage – avec leur fonctionnement et donc les processus en œuvre qui permettent ce fonctionnement.

Un territoire n'est donc pas durable en soi, il est ce qu'on en fait : ce n'est pas un simple objet, c'est plutôt un « objet vécu ». Son fonctionnement est durable si ceux qui agissent dans ce territoire, sur lui, grâce à lui ou malgré lui le font avec ces intentions, objectifs, pratiques, etc. tels que qualifiés précédemment. Le territoire ne peut être dit durable que si les pratiques qui s'y déroulent le sont et elles ne peuvent l'être que s'il y a à la fois la possibilité donnée par le territoire et l'intention qui président à l'agir de tout ou partie des individus. On dira alors d'un territoire qu'il est potentiellement durable et dans ce cas tout objet l'est plus ou moins par les possibilités d'utilisations qu'il offre. Dès lors, la question n'est pas de savoir si le périurbain est ou n'est pas durable mais s'il peut l'être ou si l'on a envie qu'il le soit, qu'il le devienne : est-ce que tel territoire périurbain ou le périurbain en général – si tant est qu'une telle généralité est définissable et descriptible – par ce qu'il offre ou n'offre pas comme caractéristiques en qualité comme en nombre (en moyens de transport, en logements, en activités et en loisirs, en lieux de consommation, localisation et structure spatiale de cette offre) empêche, permet ou incite les individus qui se rapportent à ce territoire par les activités qu'ils y ont à avoir ou on des intentions, actions, pratiques, actes, comportements, projets durables.

Cependant, le couplage territoire/individu n'épuise pas toute l'analyse de la durabilité potentielle d'un territoire, par le prisme des intentions présidant aux actes et actions individuelles, leur composition et les effets de leur composition. Le territoire est aussi une organisation spatiale relevant de dimensions multiples (économique, environnementale, sociale, culturelle...) et, en tant que tel, bien qu'une part d'auto-organisation existe, de même qu'une dimension temporelle qui fait que le présent est toujours en partie l'héritage des différents passés, cette organisation spatiale est aussi organisée par des instances ayant moyens, compétence et légitimité pour cela. De ce fait, la durabilité potentielle d'un territoire dépend aussi de ce qu'en font ces/ses organisateurs qui, eux aussi, ont des intentions contenus dans des actes, techniques ou politiques, dans des projets. Là encore, le territoire est ce qu'on (c'est-à-dire les pouvoirs publics associés à la sphère privée) en fait et veut en faire. Nous n'aborderons pas ici la question des pouvoirs publics puisque nous nous situons principalement du côté des pratiques des habitants/usagers du territoire. Cependant, il faut bien considérer que le territoire tel qu'il est perçu, représenté et, par suite, pratiqué, incorpore ce que les pouvoirs publics font, ont fait ou feront dans la situation territoriale présente. Au final, s'il fallait définir cet ensemble, on devrait pouvoir dire qu'une société (à la fois objet et porteuse d'intentions) est plus ou moins durable dans le rapport qu'elle entretient – et inversement – avec

l'individu, via le territoire qui est moyen – pour l'individu d'être, s'il le souhaite – de la durabilité et outil – pour la société, si elle envisage ainsi son évolution à venir – de cette même durabilité.

La tendance actuelle est de qualifier et d'évaluer le périurbain comme « non durable » : accusé de divers maux dont les plus souvent cités sont la consommation accrue d'espace au détriment des espaces agricoles et naturels ou au détriment du paysage, l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus liés à l'accroissement du taux de motorisation des ménages..., comme s'il en était responsable alors qu'il n'est que ce que l'on en fait, le périurbain est beaucoup plus nuancé et divers et ne repose pas nécessairement ni uniquement sur le schéma type, le stéréotype de la famille logeant dans un pavillon et ayant besoin de deux voitures pour se rendre aux lieux de travail, qui se situeraient en ville et pour les activités des enfants.

2. Une mesure de la mobilité individuelle dans les espaces périurbains

2.1. L'individu entre trajectoire et situation

La recherche menée sur ces questions de mobilité/durabilité/périurbanité au sein de l'équipe IPAPE (Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement, UMR CITERES, Tours) repose avant tout sur les individus, les habitants de ces périphéries urbaines plus ou moins éloignées, et adopte, en particulier, une conception de l'individu comme la rencontre d'une situation et d'une trajectoire. La situation, sans cesse en évolution et descriptible à un instant t , est celle qui enserre, porte et inclut l'individu. De ce fait, la situation de l'individu est celle qui le contraint, l'oblige, l'empêche, d'une part, et d'autre part l'incite, lui permet, lui donne les moyens d'agir. L'individu se situe donc dans un ensemble de contraintes et de possibles qui régissent ses activités et les choix qui y sont inhérents. Cependant, il fait partie lui-même de sa propre situation : il y est inclus et si la situation agit sur lui, la représentation qu'il en a agit de même sur lui, de façon non radicalement différente.

La trajectoire d'un individu est l'ensemble des moments qu'il a vécu, qu'il vit et qu'il vivra, en tant que ces moments sont liés les uns aux autres au-delà de la simple continuité historique : des moments passés et à venir participent à l'explication de l'actualité de l'individu, par des effets de suite ou de rupture entre un moment passé et le moment présent ; par des effets d'anticipation d'un moments possible et à venir, soit sous un angle positif d'attente, d'espérance, de projet, de planification ou de préparation qui, entre autres, conditionnent, via la représentation et l'évaluation qu'il se fait de ce futur, le moment présent, soit sous l'angle négatif de la crainte, du rejet de ce qui risque d'advenir et qui le conditionne aussi. Les composantes contenus dans ces moments peuvent tout autant être conscients qu'inconscients, les représentations qu'a lui-même l'individu de ces moments ont un rapport à la réalité plus ou moins soutenu (Fig. 1).

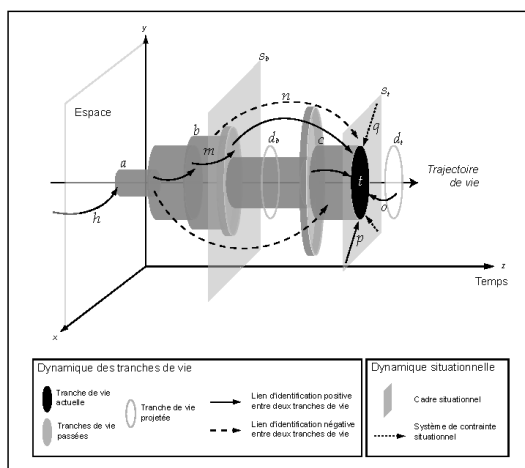


Figure 1. L'individu entre trajectoire et situation

Autrement dit, l'individu agit (au sens large de l'action incluant action, décision, comportement, croyance et attitude) en fonction de la situation qui l'entoure, aux dimensions économiques, sociales, culturelles, etc. et en

fonction de ce qu'il a fait ou fera, de ce qu'il a été ou sera. La trajectoire, dans sa composante passé comme dans sa composante à venir, l'amène à percevoir la situation actuelle d'une certaine manière ; en retour, chaque moment de cette trajectoire est dépendant des situations passées correspondantes.

Ainsi, mais de façon extrêmement schématique dans l'exemple qui suit, dans l'échantillon des personnes enquêtées selon le protocole décrit ci-après, N1, habitante du périurbain très lointain de Tours explique le fait qu'elle se rend quotidiennement à son travail en allant en voiture (17 km, 20 min) prendre le train à la gare la plus proche de son domicile en direction de Tours (33 km, 20 min) puis en prenant le bus urbain (4 km, 20 min), par l'idée que, pendant 40 ans parisienne, elle n'envisage pas ses déplacements autrement qu'en utilisant au maximum les transports collectifs : sa trajectoire, du moins une partie de celle-ci, contrainte et élaborée à partir de la succession de situations géographiques, familiales, professionnelles... explique l'utilisation qu'elle fait des possibles actuels inhérent à sa situation d'aujourd'hui (localisation du logement et du lieu de travail, offre de transport, connaissance de cette offre...).

Au-delà de la particularité de ce cas, nous faisons l'hypothèse, qui construit aussi notre conception de l'individu, que la mobilité – c'est-à-dire le sens donné aux déplacements – et notamment les valeurs qui la sous-tendent, avec au premier chef la valeur durabilité, est ancrée et construite dans et autour de situations et de moments, ou de suites interrompues ou ininterrompues de moments, de la biographie individuelle.

2.2. La mobilité révélée : relevés GPS et récits de mobilité(s)

Partant, l'enquête que nous avons mis en œuvre vise à expliciter, à partir d'un terrain d'étude lui-même coextensif des pratiques de mobilité – le périurbain –, les liens et les articulations entre les dimensions sociale et matérielle, entre les dimensions statique et dynamique, de la mobilité. L'analyse fine des mobilités quotidiennes et des « habitus mobilitaires » (Stock, 2001) d'un ensemble d'habitants de ces espaces périurbains doit permettre d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration des modes d'habiter, sur les phénomènes d'ancrage et les pratiques mobilitaires. Il s'agit bien de comprendre, ce faisant, le sens particulier que prennent les différentes formes de mobilité(s) dans la construction du rapport à l'espace, autrement dit à la manière dont ces habitants, dont l'organisation des activités quotidiennes et plus largement la construction d'une position sociale nécessite jour après jour, ou a nécessité au moment du choix de localisation, une mobilité tant spatiale que sociale importante, font avec l'espace – l'espace des lieux et l'espace des liens. Enfin, cette ambition compréhensive s'articule avec un enjeu pragmatique de premier plan, celui du ménagement des territoires de vie périurbains pour la réalisation de leur durabilité. Comprendre le sens de la dialectique mobilité/ancrage dans les espaces périurbains, sans sous-estimer par ailleurs l'ensemble des mécanismes économiques qui dictent en grande part à ces habitants leur localisation, revient ici à une première étape pour potentiellement apporter un certain nombre de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu de la périurbanité : la mobilité face à l'impératif de durabilité.

Le protocole mis en œuvre consiste dès lors à interroger un ensemble d'individus identifiés comme périurbains. Ils peuvent l'être tout d'abord du fait de la localisation de leur résidence principale dans le géotype (Lévy, 2003) périurbain ; dans « ces espaces, manifestement peu denses et réputés relativement homogènes, situés en discontinuité paysagère par rapport aux agglomérations urbaines » (Cailly, 2008). À ceux-là nous ajoutons également les individus développant des modes de faire avec l'espace, des modes d'habiter, pouvant correspondre aux critères de périurbanité (Cailly, 2008 ; Dodier, 2009). Autrement dit, nous interrogeons également des individus dont le lieu de résidence en milieu urbain s'articule, par exemple, avec un lieu de travail lui-même périurbain, nécessitant notamment une mobilité quotidienne importante de la part de l'individu. L'échantillon ainsi constitué vise autant à questionner l'organisation spatiale en elle-même, l'effet du contexte périurbain sur les mobilités, mais aussi l'expression de modes d'habiter, relatifs davantage aux individus et aux groupes sociaux, aux opportunités et aux contraintes qui s'offrent à eux ou qui pèsent sur eux, à leurs histoires, à leurs habitudes, à leurs représentations et à leurs pratiques des espaces. Du fait de ce double objectif, et de la volonté de questionner en parallèle ces deux dimensions, le protocole d'enquête mis en œuvre a visé non seulement l'enregistrement, par une mesure réaliste et objective, de l'ensemble des déplacements de ces individus périurbains, mais il a également été construit de façon à permettre l'expression de la représentation que l'individu se fait de sa (ses) mobilité(s), en intégrant une mise en perspective temporelle des mobilités et des ancrages aux différentes échelles de la vie. Le protocole d'enquête a donc été construit dans le but, d'une part, de récolter et d'étudier les mouvements observables d'un ensemble d'individus, mais aussi, d'autre part, de récolter et d'étudier l'appropriation à l'échelle individuelle du concept de mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, jusqu'à l'inscription de cette manière de « faire mobile » avec l'espace

dans une trajectoire biographique et géographique, faite de multiples évolutions, d'héritages et de ruptures, dans les manières de bouger mais aussi de s'ancre.

Ainsi, dans un premier temps, nous avons équipé 40 individus d'un récepteur GPS¹. Ce faisant, nous avons pu enregistrer l'ensemble des déplacements effectués par ces individus durant une semaine type (hors vacances), comprenant une série de jours travaillés et non travaillés. À l'issue de cette première étape, nous avons donc obtenu un relevé systématique de l'ensemble des pratiques spatiales des 40 individus enquêtés, comprenant leurs déplacements mais aussi les temps passés aux différents lieux d'activités. Ces données très précises, nous ont dès lors permis d'opérer une mesure quantitative de ces pratiques spatiales, d'identifier les différents modes de transport, les motifs et les temps de déplacement, les différents lieux fréquentés, ainsi que la durée de leur fréquentation (Fig. 2). Chacune des 40 traces GPS enregistrées a également fait l'objet d'un traitement cartographique (Fig. 3), permettant de visualiser et ainsi de mesurer l'échelle spatiale des déplacements et les différents lieux d'ancrage, pour chacune des journées prises indépendamment et pour l'ensemble des 7 jours d'enregistrement.

Agenda J4_06.03 au 12.03.2011												
Lundi 07/03/2011												
Date	Trajet	Heure D	Heure A	Y D	X D	Y A	X A	Vitesse	Distance	Motif	Lieu	Mode
07/03/2011	1	09:50:05	09:52:45	47.36709	0.68005	47.36833	0.68018	1.8945	147.56	Centre commercial	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	2	09:53:21	09:57:16	47.36844	0.68037	47.36611	0.68023	1.376216216	416.37	Blocktrogue	Avenue Jean Fontaine, Tour SudPiéd	
07/03/2011	3	09:58:09	10:02:11	47.36816	0.68047	47.36675	0.68049	3.65925	391.65	Centre commercial	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	4	10:06:05	10:07:39	47.36713	0.68002	47.36707	0.680792	0	126.12	Travail	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	5	12:18:13	12:25:22	47.36732	0.68023	47.37055	0.657741	34.3169529	301.29	Stationnement et	Les Minimes, LaRiche	Voiture
07/03/2011	6	12:25:44	12:26:14	47.37697	0.657495	47.37739	0.65521	2.8408	159.61	Galerie commerciale	Les Minimes, LaRiche	Piéd
07/03/2011	7	12:57:51	13:13:44	47.37726	0.656844	47.3769	0.657807	3.652450704	1702.57	Retour stationnement	Les Minimes, LaRiche	Piéd
07/03/2011	8	13:14:02	13:18:24	47.37698	0.657159	47.36731	0.680151	38.55339249	2896.34	Stationnement et	Allée Ferdinand de Lesseps, ToVoiture	
07/03/2011	9	13:20:27	13:22:00	47.36707	0.680542	47.36749	0.680645	4.473428571	404.86	Retour travail	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	10	15:32:41	15:32:56	47.36651	0.68044	47.36649	0.680462	1.524	55.93	Centre commercial	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	11	15:35:52	15:40:05	47.36653	0.679985	47.36695	0.679769	1.593229412	320.41	Retour travail	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
07/03/2011	12	18:04:56	18:33:01	47.36803	0.679766	47.47236	0.701325	49.75141709	18775.5	Loisir/Acteur/	Rue de la mairie, Chanceaux-s-Voiture	
07/03/2011	13	18:59:18	19:06:39	47.47239	0.701368	47.49223	0.700304	49.5182	5523.04	Retour domicile	Rue Paul Verlaine, Chanceaux-s-Voiture	
Mardi 08/03/2011												
Date	Trajet	Heure D	Heure A	Y D	X D	Y A	X A	Vitesse	Distance	Motif	Lieu	Mode
08/03/2011	1	06:58:12	07:01:51	47.49223	0.700304	47.47059	0.695171	59.59954217	3015.85	Essence/Supér U	Oratoire Sainte-Agnès, Chanceaux-s-Voiture	
08/03/2011	2	07:04:45	07:31:33	47.47059	0.695278	47.39429	0.69642	52.31933435	1253.33	Travail/Villes	au carrefour de la Bourdillère, Tours	Voiture
08/03/2011	3	11:55:15	11:59:47	47.3642	0.68279	47.37685	0.657681	0.504	2983.62	Stationnement et	Cerilles Minimes, LaRiche	Voiture
08/03/2011	4	11:59:50	12:01:05	47.37694	0.657593	47.37691	0.65993	2.416153648	214.85	Centre commercial	Les Minimes, LaRiche	Piéd
08/03/2011	5	12:31:38	12:44:05	47.37711	0.656777	47.37926	0.659638	4.927909091	1159.36	Galerie commerciale	Les Minimes, LaRiche	Piéd
08/03/2011	6	12:44:20	12:49:37	47.37834	0.656115	47.37697	0.657548	1.85625	421.92	Retour stationnement	Les Minimes, LaRiche	Piéd
08/03/2011	7	12:50:16	12:55:47	47.37699	0.657788	47.36746	0.680006	38.39675676	2923.77	Stationnement et	Allée Ferdinand de Lesseps, ToVoiture	
08/03/2011	8	12:56:54	12:57:56	47.36742	0.679935	47.36769	0.680029	3.699	69.62	Travail	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
08/03/2011	9	13:20:17	13:36:50	47.36871	0.68003	47.36881	0.680427	6.253380292	1526.14	Centre commercial	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
08/03/2011	10	15:54:15	16:21:57	47.36759	0.679973	47.47409	0.714473	49.33998521	1943.33	Loisir/Sportifs	Rue de venou, Chanceaux-s-Voiture	
08/03/2011	11	17:33:07	17:35:03	47.47405	0.714501	47.47232	0.707275	39.45892414	1127.1	Loisir/Télé	Rue de la mairie, Chanceaux-s-Voiture	
08/03/2011	12	17:51:42	17:53:37	47.47236	0.701344	47.47271	0.707598	22.11575923	597.84	Loisir	Rue de la Bourdillère, Chanceaux-s-Voiture	
08/03/2011	13	19:36:36	19:41:55	47.47265	0.707696	47.49221	0.700117	50.4257252	4165	Retour domicile	Rue Paul Verlaine, Chanceaux-s-Voiture	
Mercredi 09/03/2011												
Date	Trajet	Heure D	Heure A	Y D	X D	Y A	X A	Vitesse	Distance	Motif	Lieu	Mode
09/03/2011	1	06:56:03	07:19:32	47.49234	0.699982	47.38736	0.680068	36.3626986	2020.03	Stationnement et	Allée Ferdinand de Lesseps, ToVoiture	
09/03/2011	2	07:19:50	07:20:08	47.36739	0.680714	47.36736	0.680018	11.28885714	75.41	Travail	Allée Ferdinand de Lesseps, ToPiéd	
09/03/2011	3	12:04:50	12:08:19	47.36844	0.679805	47.37719	0.656598	3.348	2055.53	Centre commercial	Les Minimes, LaRiche	Voiture
09/03/2011	4	12:38:28	12:47:20	47.37723	0.656631	47.37687	0.655555	4.894	1329.79	Galerie commerciale	Les Minimes, LaRiche	Piéd
09/03/2011	5	12:47:29	12:54:55	47.37659	0.655506	47.37685	0.657683	3.653066667	1059.2	Retour stationnement	Les Minimes, LaRiche	Piéd
09/03/2011	6	12:55:25	13:05:34	47.37693	0.657725	47.36389	0.696455	32.513	4465.24	Travail	Allée de la Bourdillère, Tours	Voiture
09/03/2011	7	16:24:31	16:47:42	47.35391	0.694132	47.45417	0.708421	41.50909020	1253.33	La poste/Adm	Place Senechal, Notre Dame d'Voiture	
09/03/2011	8	16:49:24	16:50:01	47.45478	0.703963	47.45686	0.708231	30.1995	279.76	Admin	Rue de l'Eglise, Notre Dame d'Voiture	
09/03/2011	9	16:58:38	17:05:04	47.45681	0.706229	47.47471	0.714395	36.19888192	373.65	Loisir/Rec	Rue de venou, Chanceaux-s-Voiture	
09/03/2011	10	17:14:22	17:15:40	47.47406	0.714392	47.4729	0.707371	39.99411765	699.59	Loisir	Rue de la Bourdillère, Chanceaux-s-Voiture	
09/03/2011	11	20:03:15	20:08:37	47.47266	0.707699	47.49226	0.70013	51.40580989	4147.68	Retour domicile	Rue Paul Verlaine, Chanceaux-s-Voiture	

Figure 2. Extrait de l'agenda des mobilités de J4

¹ Le récepteur GPS (Global Positionning System) permet d'enregistrer la localisation géographique (géolocalisation) de l'individu porteur du système à un pas de temps préalablement déterminé (3 secondes si la vitesse de déplacement est inférieure à 30 km/h et 1 seconde si la vitesse est supérieure à 30 km/h) et sur une période de temps également prédéterminée (1 semaine, de 6h00 à 23h00 du dimanche au vendredi, et en continu le samedi, avec des possibilités d'ajustement selon les cas, horaires de travail décalés, travail de nuit, travail le samedi ou le dimanche...). L'absence de données géographiques, sous forme cartographique notamment, au niveau du récepteur GPS, de même que l'absence d'affichage en temps réel de la position, ne permet pas à l'individu d'utiliser le récepteur pour s'orienter. Le récepteur GPS (i-gotU 200e) est préprogrammé par le chercheur, de sorte que, l'enquêté ne peut pas le désactiver durant la période d'enregistrement. Il incombe simplement à l'enquêté de veiller à recharger la batterie de l'appareil quotidiennement. Les données emmagasinées sont ensuite récoltées par le chercheur. Pour des raisons logistiques, les relevés GPS n'ont pas été réalisés de façon synchrone, mais se sont échelonnés sur une période de 6 mois, allant de novembre 2010 à mai 2011.



Figure 3. Cartographie des déplacements de J4 sur une semaine

L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS ne s'est cependant pas limitée au seul traitement statistique et cartographique. Qui plus est, compte tenu du choix pour cette enquête d'un échantillon éminemment qualitatif, avec seulement 40 individus pouvant difficilement être considérés comme représentatifs de l'ensemble des populations périurbaines et des phénomènes de périurbanisation, d'emblée le parti pris n'était pas de viser à une quelconque exhaustivité. En privilégiant, à travers cet échantillon de 40 individus, une diversité de profils, au niveau des âges (de 14 à 71 ans), au niveau des sexes (19 hommes et 21 femmes), au niveau des professions et des catégories socioprofessionnelles (étudiants, ouvriers, artisans, employés, cadres, professions libérales, retraités...), au niveau de la structure des ménages et des statuts familiaux (membres d'un même ménage, d'une même famille, famille monoparentale, famille recomposée), le but clairement affiché de l'enquête était d'entrer dans le détail, par l'analyse compréhensive, de la construction du mode d'habiter périurbain. Dès lors, le protocole d'enquête (Fig. 4) a été construit de façon à utiliser les traces GPS, sous forme de cartographie interactive et dynamique, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant chaque individu à questionner, lors d'un entretien semi-directif, la représentation qu'il se fait de sa (ses) mobilité(s), aux différentes échelles temporelles, partant d'une semaine, par la confrontation avec la cartographie de ses mobilités révélées par le GPS, jusqu'à la mise en perspective de cette échelle quotidienne avec l'ensemble de son parcours biographique.

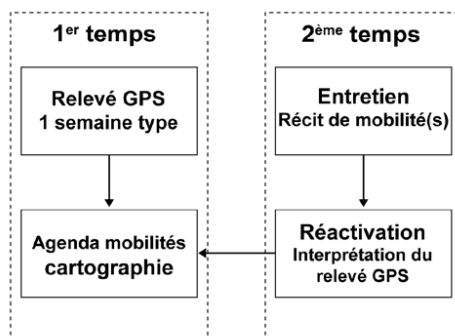


Figure 4. Protocole d'enquête

Le protocole d'enquête a donc établi la nécessité de récolter un *récit de mobilité(s)*, venant à la suite, et ainsi compléter, le relevé objectif des pratiques spatiales des individus. Dans cet entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire

émerger des données sur la (les) mobilité(s), mais également un « discours d'existence » (Chalas, 2000) permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier temps de cet entretien permet d'établir un « schéma discursif de(s) mobilité(s) » type à l'échelle biographique (incluant les principaux lieux de résidence, leur localisation, les habitudes en termes de déplacements et les activités dans les lieux visés par la mobilité) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, sur le plan tant spatial que social, mais aussi le sens que la personne enquêtée confère à cette (ces) mobilité(s). La pertinence du « récit de mobilité(s) » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc., des individus, incitant ces derniers à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS. Le deuxième temps de l'entretien consiste dès lors à soumettre à l'individu enquêté l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Feildel, 2010 ; Martouzet *et alii*, 2010 ; Bailleul & Feildel, 2011) de ses pratiques spatiales quotidiennes. Cette deuxième étape permet ainsi l'approfondissement avec l'individu lui-même des conditions susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel et social, pour la réalisation de la durabilité des espaces périurbains. Enfin, le troisième et dernier temps de l'entretien revient explicitement sur cette question de la durabilité, en permettant à l'enquêté d'exposer et de justifier sa conception, et les pratiques qu'il met en œuvre quotidiennement, pour la réalisation de cette durabilité.

3. La périurbanité à l'impératif de la durabilité

3.1. Le(s) périurbain(s), anti-durable(s) ?

Bien qu'il ait été précédemment souligné la difficulté, compte-tenu de la nature qualitative de l'échantillon, de dresser un panorama se voulant exhaustif de l'ensemble des contextes et des dynamiques périurbaines, les données récoltées (Tracés GPS de 40 individus sur une semaine, soit 280 jours d'enregistrement), leur finesse (Durées, motifs et modes de déplacements, lieux et durées des ancrages), et les analyses détaillées qu'ainsi elles autorisent, n'en permettent pas moins de tirer quelques conclusions – encore provisoires – quant aux mobilités et aux ancrages de certains périurbains. Parce que la collecte de ces données quantitatives sur la mobilité périurbaine a fait l'objet d'une association systématique à la production de données qualitatives, sur le sens de ces mobilités, sur leurs représentations individuelles et sociales, sur la construction des identités qui y sont liées, ces données nous permettent d'approfondir les différentes manières de faire avec l'espace, de mieux comprendre la dialectique entre mobilité et ancrage, ses implications quotidiennes et ses enjeux sur le plus long terme, dans la perspective notamment du questionnement de la durabilité des espaces périurbains.

Entre autres, la diversité des individus constituant l'échantillon et, en particulier, le choix de ne pas retenir pour la constitution de ce dernier uniquement des habitants dits « périurbains » du fait de leur lieu de résidence, mais en intégrant aussi des périurbains de par le fait qu'ils travaillent dans ces espaces, bien qu'ils puissent résider en un tout autre milieu, y compris urbain, ou plus largement encore, en respectant la volonté de questionner la diversité des phénomènes périurbains et en retenant, de fait, pour l'échantillon, une variété de situations socio-spatiales faisant ainsi écho à l'hypothèse d'un « gradient de périurbanité » (Cailly, 2008), nous avons pu constater une réelle diversité des manières de faire mobiles (Fig. 5).

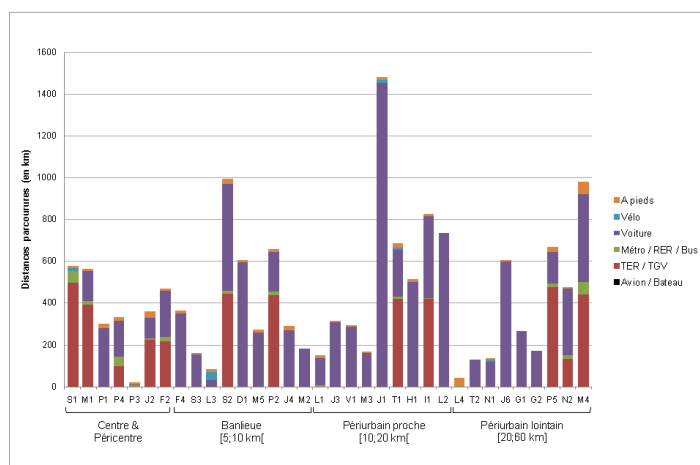


Figure 5. Distances parcourues selon les modes de transport et les géotypes de résidence (sur une semaine)

L'enquête menée permet de constater la prégnance des situations individuelles, le poids des contraintes, en particulier liées au lieu de travail, et l'importance des opportunités, notamment en termes d'accès à des systèmes de transports collectifs, pour expliquer à la fois l'ampleur des déplacements, autrement dit les distances parcourues, ainsi que les modes retenus par les individus pour les effectuer. Ce qu'illustre de manière globale ce graphique (Fig. 5) c'est la relative indépendance du lieu de résidence, et de son inscription spatiale, ou autrement dit de son géotype (centre, banlieue, périurbain proche ou éloigné), vis-à-vis des quantités de déplacements effectués et des modes adoptés pour cela.

Bien qu'il nous donne un indice non négligeable, ce premier résultat doit cependant être nuancé. L'échantillon ne pouvant être considéré comme représentatif des dynamiques périurbaines, pour bien comprendre les effets de structuration pouvant expliquer cette répartition, il semble dès lors nécessaire de descendre au niveau des individus, de leur(s) situation(s) particulière(s), pour entrevoir alors certains facteurs potentiellement explicatifs – notamment dans la formation de la trajectoire biographique des individus. En effet, chaque classe ou catégorie, correspondant au géotype du lieu de résidence de l'enquêté, présente en réalité une diversité de schémas mobiliers plus ou moins grande. Si cependant l'on s'intéresse moins à la forme statique de l'inscription spatiale du lieu de résidence, autrement dit à l'effet de contexte propre au lieu de résidence, et que l'on applique la logique « géotypique » (Lévy, 2003) à la dynamique mobilière coextensive du phénomène périurbain, alors l'on retrouve une certaine régularité à travers la prédominance – quoique relativement modeste – des relations entre l'urbain et le périurbain dans la part des distances réalisées sur une semaine type. Toutes proportions gardées, et ce malgré un nombre de représentants par cohortes sensiblement différent, les urbains enquêtés, avec 42% des distances totales réalisées (vers des destinations urbaines ou périurbaines), contre 58% pour les périurbains, seraient donc moins mobiles, tandis que les périurbains couvriraient, quant à eux, à l'échelle hebdomadaire, des distances plus importantes.

Ce dernier résultat, concordant avec les analyses déjà éprouvées du phénomène, plaidant d'ailleurs dans le sens général d'une représentation « anti-durable » ou « insoutenable » de l'organisation spatiale périurbaine, car intrinsèquement liée à la mobilité, et en particulier à l'« automobilité » individuelle, peut lui-même être relativisé. Si dorénavant l'on s'intéresse aux modes utilisés pour réaliser ces déplacements (Fig. 6), ainsi qu'au nombre de déplacements effectués (Fig. 7 & 8), et non plus seulement à l'ampleur de ces derniers en termes de distances, alors l'on voit se dessiner de nouvelles tendances.

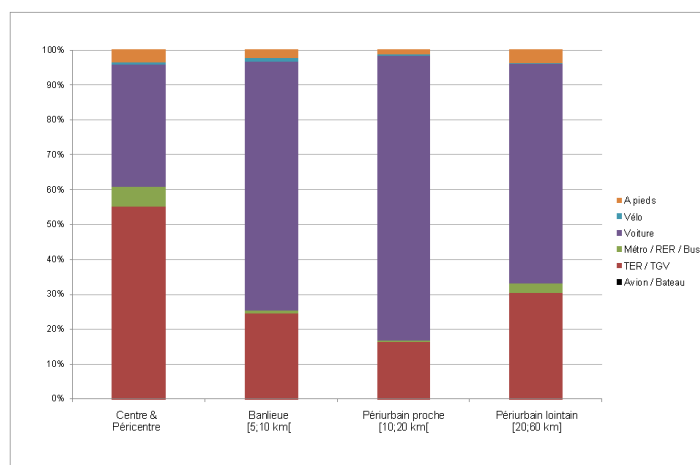


Figure 6. Part modale des transports selon le géotype de résidence de l'enquêté

Dans un premier temps, il apparaît que la part modale des transports varie de manière importante selon l'éloignement du lieu de résidence par rapport au centre urbain. L'on observe notamment l'usage croissant de la voiture à mesure que l'on s'éloigne des quartiers péricentraux, son délaissement relatif dans le centre ainsi que sa surreprésentation dans les espaces de banlieue et dans le périurbain proche (< 20 km du centre urbain). Cependant, l'on constate également l'apparition d'un seuil. Contrairement aux observations courantes, la part modale de la voiture particulière n'augmente pas de façon mécanique à mesure que l'on s'éloigne dans le périurbain. À l'inverse, l'on observe chez les périurbains habitant au-delà de quarante kilomètres du centre urbain un renversement de cette tendance. Les entretiens qualitatifs réalisés auprès des personnes enquêtées permettent alors d'expliquer ce phénomène, par la conjonction de deux facteurs. Au-delà d'un certain budget temps consenti pour le déplacement, le transport collectif semble l'emporter sur le mode individuel, à condition toutefois que les individus rencontrent les conditions propices à la réalisation de ce renversement. Le modèle alors dominant devient celui de l'intermodalité, avec un premier trajet en voiture pour rejoindre, depuis le domicile, le nœud ferroviaire le plus proche, et ensuite le mode ferré jusqu'au centre urbain, et parfois l'acheminement vers le lieu de travail en bus urbain. La conséquence de cette organisation est un amoindrissement de la part modale de la voiture chez les habitants résidant dans les espaces périurbains lointains.

Dans un deuxième temps, ne nous intéressant plus désormais qu'à la part modale occupée par la voiture individuelle dans les déplacements effectués, si l'on observe une certaine croissance des distances parcourues à mesure que les lieux de résidence s'éloignent du noyau urbain central, en revanche le nombre total de déplacements enregistrés pour chaque individu enquêté a lui aussi également tendance à régresser. Ainsi, au-delà d'un certain éloignement dans le périurbain, un phénomène compensatoire – redéfinissant les termes de la dialectique mobilité/ancrage – semble se faire jour, pour lequel le nombre de déplacements effectués – pour une distance parcourue toujours croissante – décroît sensiblement. Ce phénomène compensatoire interroge au premier plan la structuration des mobilités, plus longues et moins séquencées. Elle interroge également le phénomène d'ancrage, l'expression d'un attachement à un espace de vie sous la forme d'une certaine adhérence au lieu. La conséquence d'un tel ancrage, s'exprimant notamment dans les espaces périurbains lointains, est la concentration des déplacements sur une période de temps bien définie, la dépassant rarement et laissant peu de place à l'aléa organisationnel. Sur le plan de l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains, les effets de ce phénomène sont intéressants. Bien que réalisée de façon partielle sur l'échantillon enquêté (21 sur 40 individus), l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (Fig. 7), nous montre une tendance à la décroissance des émissions de polluant, du fait de l'usage de la voiture individuelle, lorsque l'on s'éloigne dans le périurbain. L'on constate ici simplement le fait désormais bien connu que le volume des émissions de polluants ne dépend pas seulement de la distance parcourue, mais intègre également la fréquence et la vitesse des déplacements (démarrage à froid). À ce compte, les habitants de la

banlieue et des périphéries proches, avec des déplacements certes moins amples que les périurbains éloignés mais plus fréquents et fragmentés, apparaissent comme des populations potentiellement davantage émettrices de polluants.

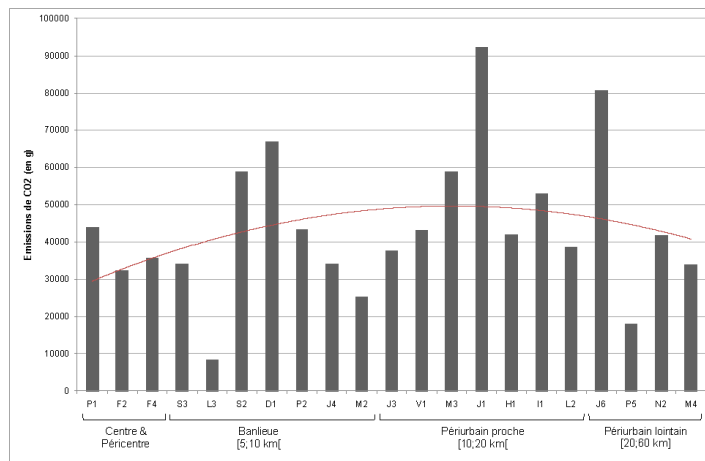


Figure 7. Émissions de CO2 générés les déplacements automobiles selon le géotype du lieu de résidence

Ces quelques résultats méritent toutefois d'être discutés – si ce n'est nuancés. Comme nous l'avons largement souligné, ils ne sauraient être considérés comme représentatifs de la logique périurbaine dans son ensemble. À ce titre, il semble donc plus juste de les prendre pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire l'expression, à travers l'analyse de quelques cas exemplaires, d'un potentiel pour la réalisation de la durabilité des espaces périurbains – ne prenant en compte ici que l'évaluation environnementale des mobilités afférentes aux localisations périurbaines. Ce que nous montrent plus précisément les enquêtes réalisées, c'est que sous certaines conditions d'organisation des espaces, la mobilité inhérente à l'ancrage périurbain n'est pas nécessairement antinomique de la durabilité des espaces. Pour autant, l'on constate également que si la durabilité des espaces périurbains est potentiellement réalisable, la capacité à supporter les coûts, notamment temporels, qu'implique la préservation, le maintien ou la réalisation des ancrages, par le développement d'une mobilité importante et surtout contraignante, est loin d'être également soutenable – ou tout simplement réalisable – pour tous les individus. Plus largement, les entretiens qualitatifs menés en parallèle des relevés GPS, nous montrent dans quelle mesure la mobilité des habitants du périurbain, au-delà de son aspect fonctionnel, permettant de lier entre eux différents lieux d'activités plus ou moins distants, est aussi l'expression de différentes formes d'ancrages, temporels et spatiaux, qu'il convient d'intégrer.

3.2. Mobilité et durabilité à l'épreuve de la « périurbanité »

En référence et par une forme d'analogie avec la distinction que faisait le philosophe Emmanuel Kant entre « agir conformément au devoir » et « agir par devoir » c'est-à-dire par respect de l'idée de devoir, celui-ci étant appliqué à une valeur, on peut au moins sur le plan théorique distinguer trois catégories de personnes, concernant leurs pratiques sur, dans, avec un territoire en tant qu'elles sont durables ou non : i)celles qui pratiquent le territoire de façon non durable, ii)celles qui ont des pratiques dont l'évaluation – qui reste à faire – montre qu'elles sont conformes à l'idée de durabilité, sans que pour autant les discours de justification de ces pratiques aient pu mettre en avant qu'elles étaient sous-tendues par le principe de durabilité et iii)celles qui ont des pratiques à la fois conforme à ce principe et découlant d'une véritable recherche active – éthique – d'un agir durable, d'une véritable éthique appliquée, en situation, de la durabilité.

Si les relevés GPS nous donnent un aperçu de ce qui est conforme ou non au durable, les entretiens, eux, peuvent révéler ce qui, au-delà de la simple conformité au durable, fait apparaître celui-ci comme un principe d'action, une valeur. Cependant, force est de reconnaître que peu d'actes conformes au durable le sont par respect du durable. Peu d'éléments dans les discours portant sur les justifications des choix des modalités

relatives aux déplacements révèlent cela. Un premier niveau est abordé, dans la justification des pratiques de mobilité et ce qui y touche (localisation du logement, des diverses activités, choix de celles-ci...), c'est celui de la connaissance de la situation dans laquelle s'insère l'individu, notamment, dans sa dimension spatiale. Cette connaissance, pas systématiquement réactualisée, support de la représentation qu'il a du territoire, découle de l'apprentissage qu'il a pu faire de celui-ci et du fonctionnement des territoires en général, apprentissage lui-même dépendant des pratiques exercées. On constate de ce fait une dimension biographique importante, avec une sorte d'« auto-héritage » sur le court terme où les pratiques récentes déterminent en grande partie les pratiques actuelles, ce qu'on peut dénommer aussi, routine, et un héritage sur le long terme où l'on s'aperçoit que même si les pratiques sont devenues difficilement justifiables sur le plan de la rationalité et de l'efficacité, elles n'en demeurent pas moins actuelles : la modification de la situation (que ce soit par modification de l'individu ou par celle du territoire) rend inadaptées certaines pratiques mais elles sont toujours utilisées quand bien même la personne a connaissance de cette inadaptation relative et des possibilités d'amélioration de ses déplacements. Ainsi, ancrages, héritages, réminiscences, routines et leurs opposés que sont les ruptures, les rejets, les changements volontaires interviennent dans la mobilité comme ils interviennent dans les choix successifs de localisation et d'activités. Au-delà des modifications, parfois des bouleversements mais aussi de tendances très légères mais continues, des éléments invariants restent identifiables et descriptibles. Ces éléments portent tout autant sur le ou les ancrages au(x) territoire(s), que sur des choix plus ou moins conscients à utiliser tel type, tel moyen, tel trajet ou telle plage horaire pour se déplacer. Aussi, est-il mis en évidence que les choix effectués, même s'ils ne réfèrent pas à une certaine idée du durable comme principe ou comme valeur, renvoie à des pratiques qui sont plus ou moins proche du durable. C'est le cas déjà cité de N1 qui transpose dans le périurbain lointain de Touraine sont mode de mobilité parisien longuement acquis et qui s'avère plus durable que d'autres modes de mobilité. Le territoire montre ainsi qu'il est possible, sous certaines conditions (à la croisée de la situation de l'individu et de sa trajectoire) de l'utiliser comme étant durable. Reste à savoir en quoi il ne l'est pas par d'autres.

Enfin, de façon volontaire et délibérée, les entretiens amènent aussi les individus à évoquer, à exprimer, ce que le territoire, de leur point de vue, n'offre pas (ou pas de façon suffisamment adaptée) pour qu'il soit pratiqué de façon plus durable. Dans ces moments d'entretiens, il faut entendre la formulation et la représentation autant des manques réels, objectifs ou relatifs à une certaine normalité, que l'occasion d'égratigner les pouvoirs publics en charge de l'organisation, sur le plan institutionnel, technique et politique, de ce territoire. Pour autant, les individus enquêtés nous donnent surtout à voir, à entendre, dans cette proposition qui leur est faite, de participer à une forme de prospective d'organisation de leur milieu, autant de prétextes à ne pas changer de modalités quant aux déplacements effectués, confirmant ainsi l'ancrage relatif à certaines modalités de mobilité, relayé par une capacité à compenser par une justification portant sur des pratiques durables mais n'ayant que peu à voir avec les mobilités (tri, mode de consommation, investissement dans l'isolation du logement...), confirmant aussi, par ailleurs, une forme d'attachement au logement qui tend à dépasser ce dernier en s'inscrivant dans une portion plus large des territoires de vie.

Conclusion : vers l'hypothèse d'un « effet de lien »

Le renouveau des approches de la mobilité conduit, entre autres, à revaloriser un élément sous-estimé dans l'analyse et la compréhension des dynamiques périurbaines, la dimension subjective du rapport à l'espace et, avec elle, de façon sous-jacente la notion d'ancrage, dans des territoires, dans des habitudes, dans des modes d'action. L'on ne compte plus aujourd'hui les objections au modèle de la mobilité considérée comme le fait d'un agent strictement rationnel (Carpentier, 2007). Non seulement, l'individu ne peut raisonnablement, en toute situation, pour chacune de ses localisations et chacun de ses déplacements, être considéré en capacité de choix pur et parfait, mais qui plus est, les différentes technologies de la mobilité, offrant la possibilité d'un affranchissement toujours croissant vis-à-vis des contraintes de l'espace, permettent à l'individu de réaliser, de conserver, de maintenir un mode d'insertion spatiale (Carpentier, 2007), un mode d'habiter composé de multiples attaches bien que physiquement éloigné des lieux matériels où ces attaches s'ancrent. Ce faisant, la subjectivité individuelle trouve une nouvelle place dans l'analyse des mobilités, quotidiennes et résidentielles. De façon étroitement liée aux contraintes économiques qui pèsent inévitablement sur les choix ou les non-choix des individus, et qui sont en grande part responsable du phénomène de périurbanisation, il convient désormais d'intégrer les dimensions individuelles et sociales des représentations, et plus loin de la dimension affective (Feildel, 2010), qui relie les individus à leurs espaces de vie.

Dans une société marquée par la généralisation des formes de la mobilité (Urry, 2005), comment en effet ne pas considérer avec un certain regain d'intérêt la pertinence des analyses cognitivo-affectives du rapport à l'espace. Dans une société marquée par un affranchissement toujours croissant des contraintes liées à la distance, il ne semble en effet plus possible de négliger ce pan de l'action humaine composé des désirs, des héritages, des attaches, qui va déterminer les ancrages et, par là-même, pour une certaine part au moins, la structuration des mobilités et des modes d'habiter. En ce sens, l'enquête menée a permis non seulement de souligner l'existence de conditions d'organisation socio-spatiale propices à la réalisation, dans une certaine mesure, de la durabilité des espaces périurbains, mais qui plus est, elle a également permis de montrer que l'existence de modèles d'habiter différenciés, en termes de définition et de gestion des modalités de l'ancrage et de la mobilité, n'était pas sans liens avec la réalisation de la durabilité des espaces périurbains. Les résultats préliminaires et exploratoires issus de l'enquête menée sur le périurbain tourangeau nous incitent de la sorte à développer cette approche intégrée de la mobilité et de l'ancrage, lorsque « dans un monde mobile où les individus habitent bien d'autres lieux que ceux où ils résident, le domicile principal reste important car il a, paradoxalement, acquis une place renouvelée, comme "point fixe", lieu d'orientation pour [les] individus » (Lévy, 2007), pour mieux comprendre notamment les conditions spatiales, sociales et individuelles de réalisation de la durabilité des espaces en général – et périurbains en particulier.

Ces résultats préliminaires nous poussent notamment à aller dans le sens d'une hypothèse, que nous formulons ici en conclusion, nous incitant à explorer, parallèlement à d'autres auteurs (Carpentier, 2007 ; Ramadier *et alii*, 2009), plus avant, si ce n'est la véracité de cette hypothèse, du moins sa portée explicative et opérationnelle, celle d'un « effet de lien » (Feildel, 2010) agissant sur les comportements – notamment de mobilités quotidienne et résidentielle – des agents spatiaux. Ainsi, parallèlement au constat d'une certaine tendance à l'hétérogénéisation des espaces de vie, tant sur le plan socio-économique, que sur celui des modes de vie ou des modes d'habiter, nous notons, à l'échelle du temps biographique, la constance de certains traits, tels que l'importance de l'espace résidentiel, l'attachement au logement qui s'en dégage, ou encore la sensibilité à une certaine qualité du cadre de vie. La permanence de certains de ces traits, et le mode particulier de leur actualisation selon les moments de la trajectoire de vie des individus, nous a dès lors incité à poser l'hypothèse de l'existence, à côté ou dans le prolongement d'un « effet de lieu » (Bourdieu, 1993) pour lequel prime « l'effet de la distance et de la proximité », d'un effet de lien, d'ailleurs suggéré par le sociologue Pierre Bourdieu (1993), lequel tendrait à devenir prépondérant, face à la diversification des modes de faire avec l'espace et à la complexification des relations entre l'habiter et la mobilité (Stock, 2005). Un effet qui serait capable d'expliquer à la fois la permanence de certaines pratiques spatiales, l'émergence de nouvelles pratiques ou encore l'abandon d'anciennes. Avec cette hypothèse, nous suggérons le pouvoir de structuration, susceptible d'influer sur la représentation et la pratique des espaces, du lien qu'entretient l'individu avec son environnement, ses divers environnements, de résidence, de travail, etc., et l'ensemble plus vaste des liens qu'il a entretenus avec ses différents espaces de vie, à la fois passés et projetés, actuels ou virtuels. Dans quelle mesure et sous quelles conditions l'ensemble des pratiques que les individus développent dans un espace donné peuvent-elles potentiellement relever d'une organisation structurée par l'ensemble des liens que l'individu a précédemment développés, ou encore qu'il projette de développer ? Si, un tel lien existe, quel en est la conséquence sur l'organisation, l'évolution des organisations territoriales, sur la structuration des choix résidentiels, des mobilités quotidiennes, et la possibilité de réaliser un enjeu aujourd'hui prédominant lorsque l'on parle de territoire et de mobilité : la durabilité des espaces et des sociétés ?

Bibliographie

Bailleul H., Feidel B., 2011, « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », in Ramadier Thierry, Depeau Sandrine (Sous la dir.), *La mobilité quotidienne en classes : les identités sociales au regard des pratiques spatiales*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 25

Bourdieu P. (Sous la dir.), 1993, *La misère du monde*, Paris, Éditions du Seuil.

Cailly L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 13.05.2008, [en ligne]

Carpentier S., 2007, « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo.ch - revue de sciences humaines*, 3, [en ligne]

Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos.

Dodier R., 2009, *Individus et groupes sociaux dans l'espace. Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains* (Volume 3 : inédit), HDR, Géographie, Le Mans, Université du Maine.

Feidel B., 2010, *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Thèse de doctorat, Aménagement, Tours, Université François Rabelais.

Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Lévy J., Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

Lévy Jacques, 2007, "Regarder, voir. Un discours informé par la cartographie", *Les Annales de la recherche urbaine*, Individualisme et production de l'urbain, n°102, pp. 131-140

Martouzet D., Bailleul H., Feidel B., Gaignard L., 2010, « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, (18) 2, pp. 158-170

Mauss Marcel, 2007, *Essai sur le don : forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, Paris, Presses universitaires de France.

Mincke C., Montulet B., 2010, « L'idéologie mobilitaire », *Politique, revue de débats*, (64), La nouvelle obsession de la mobilité, [en ligne]

Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités*, Paris, L'Harmattan.

Ramadier T., Lannoy P., Depeau S., Carpentier S., Enaux C., 2009, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement. Congruence entre espace social, cognitif et géographique », in Grandjean Pernelle (Sous la dir.), *Construction identitaire et espace*, Paris, L'Harmattan, pp. 75-94

Rémy J., 1996, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in Hirschhorn M., Berthelot J.-M. (Sous la dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 135-154

Stock M., 2001, *Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Etude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, Thèse de doctorat, Géographie, Paris, Université de Paris VII - Denis Diderot.

Stock M., 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.05.2005, [en ligne]

Stock M., 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, Textuel, 19.12.2006, [en ligne]

Urry John, 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin.



Société

Le périurbain est actuellement un mode majeur de l'évolution des espaces habités. Aujourd'hui, il ne s'agit plus tant de le critiquer, dans l'espoir de le contrer, que de « faire avec » et donc d'envisager sa « durabilisation ».

Qu'en est-il du côté des habitants de ce périurbain ?

La durabilité : entre valeurs et pratiques

Le périurbain est souvent opposé à la ville compacte. Il est décrié comme consommateur d'espace, au détriment de terres agricoles ou d'espaces naturels, comme générateur de multiples déplacements en voiture, comme facteur d'allongement de ces déplacements.

Dans le cadre d'un programme lancé par le PUCV*, une équipe du laboratoire Océan, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES) – UMR 7324 CNRS/Université François Rabelais de Tours), a piloté une recherche portant sur les justifications (c'est-à-dire les éléments explicatifs aux yeux de celui qui les fournit) que donnent les résidents du périurbain quant à leurs choix de déplacement (origine, destination, mode de transport, motif). Est visée, derrière la compréhension de ces justifications, la place qu'occupe la durabilité dans les systèmes de valeurs mobilisés, au-delà des discours recueillis, dans les pratiques de déplacement, en lien avec les choix de localisation et les modes d'habiter.

Le laboratoire a mené une enquête auprès d'une quarantaine d'individus résidant ou travaillant dans le périurbain tourangeau. Ce géotype est défini par l'extension spatiale des aires et retours quotidiens entre le domicile et le travail. Bien que se situant à une heure de la Tours par TGV, qu'empruntent de nombreux navetteurs, Paris a été

exclu, ne répondant pas à une logique de périurbanité. L'échantillon, obtenu ne veut pas être représentatif d'une population locale, régionale ou nationale. Il vise une diversité concernant des critères : de lieu de résidence, de lieu de travail, d'âge, de genre, de composition de la famille, et de revenus.

Une enquête

La phase d'enquête se déroule en trois étapes. Dans un premier temps, chaque personne s'auto-déclare à l'écrit, comme un logeur-GPS durant une semaine qualifiée par la personne elle-même d'ordinaire, de façon à recueillir avec exactitude l'intégralité de ses déplacements. Le deuxième temps consiste en la confection de la carte des déplacements, à partir des données recueillies : les tracés sont ainsi reportés sur un fond de carte de type Google Earth, avec possibilité de zoomer autant que le requiert la précision (de l'ordre du mètre avec un pas de temps de 1 à 3 secondes selon la vitesse, de mémoire). Parallèlement, un tableau répertorie pour chaque déplacement, les coordonnées de départ et d'arrivée et la vitesse, ce qui permet d'en induire le mode de transport, la nature du point origine (logement, lieu de travail, lieu de congé-maison, école...) et du point de destination, dont le motif principal du déplacement.

Le logeur-GPS accompagne chaque individu, quel que soit son mode de déplacement : en voiture, en transport en commun, à pied, à vélo...



Société

un « profil de mobilité et de spatialité ». Ensuite, il s'agit d'obtenir des clés de compréhension des déplacements ou types de véritable épreuve de vérité puisque les données, indiscutables, donnent à l'enquêteur l'occasion de remettre en cause la nécessité de s'être déplacé comme cela s'est effectivement fait. En fait, l'enquêteur demande, au final, « pourquoi n'avez-vous pas fait autrement (autre moyen de transport, autre moment...) ? ». Enfin, la personne est amenée à parler à l'enquêteur de ce qu'elle fait ou pourrait faire qui entre, selon elle, sous le pourrait faire de « durable », concernant spécifiquement les pratiques de déplacement (modes doux, usages des transports en commun, co-cubillage, entraide...) ou plus largement, pratiques alimentaires, solution de la maison, jardinage, éco-citoyenneté... L'objectif ici, par une mise en perspective de l'ensemble des données quantitatives et qualitatives recueillies, est de comprendre la place qu'occupe la durabilité dans le sys-

tème de justifications des pratiques et les valeurs que la personne applique ou tente d'appliquer, auxquelles parfois elle renonce.

Le durable, une valeur négociée ?

Le protocole mis en œuvre a permis de mettre en évidence, selon les individus, des systèmes de valeurs qui sont plus ou moins cohérents dans leurs traductions pratiques, jusqu'à l'absence de cohérence ou l'absence de système de valeurs cohérent (cohérent en soi et par rapport aux pratiques de déplacement mises en évidence par le logeur-GPS). Ces discours ont aussi amené à devoir considérer cette cohérence non dans le champ de la seule mobilité mais dans celui composé de l'ensemble des pratiques, spatiales ou non spatiales, pour peu qu'elles puissent entrer dans la question de la durabilité. Pour certains la cohérence est compréhensible à l'échelle d'un « poste » (la mobilité, la consommation alimentaire, le jardinage, le logement...), pour d'autres elle n'apparaît qu'à une échelle plus englobante.

« la figure de l'écologiste » et celle du « bon sens »

Plus largement, il est mis en évidence que la durabilité peut revêtir deux aspects : celle d'une valeur à défendre (pour laquelle militer, d'un objectif à atteindre) ou bien celle d'une évidence. On a ainsi, parmi d'autres, la figure de l'« écologiste » et celle du « bon sens ». Cela renvoie au fait que les pratiques peuvent être de deux ordres. Elles sont, pour certaines, volontaristes, respectueuses de l'idée de durabilité érigée comme principe moral au sens bachelardien du terme. Pour d'autres, elles sont seulement conformes

à l'idée de durabilité sans que pour autant cette idée soit mobilisée : cela peut être le simple bon sens mais aussi par le fait de motivations et de moteurs de l'action autres (le porte-monnaie, par exemple).

Ces systèmes de valeurs plus ou moins cohérents, incluant ou non la durabilité, se heurtent néanmoins systématiquement à la matérialité des faits : le territoire de vie, les circonstances du moment (contraintes familiales, météo, imprévus...). L'individu oscille alors, dans la mise en application de ses valeurs face à la contrainte, entre le respect de celles-ci et un pragmatisme plus ou moins obliqué.

Cette négociation avec soi-même se décline sous deux formes principales, non exclusives l'une de l'autre. On a d'une part la conciliation qui se situe dans un champ (celui de la mobilité, par exemple) et à l'échelle temporelle de la quasi-instantanéité, de la décision sur le moment, en situation D'autre part, la compensation correspond à l'imposition de plusieurs tranches et à des échelles temporelles plus longues, permettant d'obtenir un équilibre acceptable aux yeux-mêmes de la personne, voire de se donner une « bonne conscience », face à l'enquêteur et face à soi-même.

Denis MARTOUZET « CITERES »
denis.martouzet@univ-tours.fr
<http://fateres.univ-tours.fr/>

(*) Le plus innovant Citeres est l'acteur du Bureau de l'éco-citoyenneté, de l'éco-citoyenneté et de la Vie à l'heure de 2009 un appel à propositions de recherche pour « la mobilité et le territoire à l'heure de la durabilité ». Le PUCV a ainsi financé à ce jour des recherches dont celle de l'équipe logeur-GPS de Denis Martouzet et l'équipe de l'UMR 7324 CNRS/Université François Rabelais de Tours, qui em-
pruntent de nombreux navetteurs, Paris a été



Trois exemplaires des déplacements types de 2 habitants sur une semaine et sur les modes de déplacement. À gauche, le tracé de la voiture, au milieu, celui du vélo, à droite, celui du transport en commun. Les couleurs correspondent à la destination : le rouge pour le travail, le bleu pour l'école, le jaune pour le domicile.

